



**Der
Rechnungshof**

Unabhängig. Objektiv. Wirksam.

Reihe BUND 2010/7

Bericht des Rechnungshofes

**Finanztransaktionen der
Österreichische Bundes-
bahnen–Holding Aktien-
gesellschaft und einzelner
Konzerngesellschaften mit
der Deutsche Bank AG**

**Infrastrukturbeiträge für
die Privatbahnen;
Follow–up–Überprüfung**

**Verwendung der Mehrein-
nahmen aus der Mineral-
ölsteuererhöhung**

**Universitäten für Musik
und darstellende Kunst
Graz und Wien, Universität
Mozarteum Salzburg;
Vorbereitungslehrgänge;
Follow–up–Überprüfung**

Auskünfte

Rechnungshof

1031 Wien, Dampfschiffstraße 2

Telefon (00 43 1) 711 71 - 8450

Fax (00 43 1) 712 49 17

E-Mail presse@rechnungshof.gv.at**Impressum**

Herausgeber: Rechnungshof
1031 Wien, Dampfschiffstraße 2
<http://www.rechnungshof.gv.at>

Redaktion und Grafik: Rechnungshof

Druck: Druckerei des BMF

Herausgegeben: Wien, im Juni 2010



Bericht des Rechnungshofes

Finanztransaktionen der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft und einzelner Konzerngesellschaften mit der Deutsche Bank AG

**Infrastrukturbeiträge für die Privatbahnen;
Follow-up-Überprüfung**

Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung

**Universitäten für Musik und darstellende Kunst
Graz und Wien, Universität Mozarteum Salzburg:
Vorbereitungslehrgänge; Follow-up-Überprüfung**



Bericht des Rechnungshofes

Finanztransaktionen der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft und einzelner Konzerngesellschaften mit der Deutsche Bank AG

**Infrastrukturbeiträge für die Privatbahnen;
Follow-up-Überprüfung**

Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung

**Universitäten für Musik und darstellende Kunst
Graz und Wien, Universität Mozarteum Salzburg:
Vorbereitungslehrgänge; Follow-up-Überprüfung**

Vorbemerkungen

Vorbemerkungen

Vorlage an den Nationalrat

Der Rechnungshof erstattet dem Nationalrat gemäß Art. 126d Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz nachstehenden Bericht über Wahrnehmungen, die er bei mehreren Gebarungsüberprüfungen getroffen hat.

Berichtsaufbau

Die Zuordnung zu den Wirkungsbereichen der einzelnen Bundesministerien folgt der zum Redaktionsschluss dieses Berichts geltenden Zuständigkeitsverteilung und Bezeichnung der Bundesministerien gemäß der Bundesministeriengesetz-Novelle 2009.

Den mit den einzelnen Berichten verbundenen Gebarungsüberprüfungen lag zum Teil die Rechtslage vor dem Inkrafttreten der Bundesministeriengesetz-Novelle 2009 zugrunde. Demgemäß entsprechen die Bezeichnungen der Bundesministerien bzw. deren Abkürzungen in diesen Berichtsbeiträgen noch der alten Rechtslage.

In der Regel werden bei der Berichterstattung punktweise zusammenfassend die Sachverhaltsdarstellung (Kennzeichnung mit 1 an der zweiten Stelle der Textzahl), deren Beurteilung durch den Rechnungshof (Kennzeichnung mit 2), die *Stellungnahme der überprüften Stelle* (Kennzeichnung mit 3 und im Kursivdruck) sowie die allfällige Gegenäußerung des Rechnungshofes (Kennzeichnung mit 4) aneinandergereiht. Das in diesem Bericht enthaltene Zahlenwerk beinhaltet allenfalls kaufmännische Auf- und Abrundungen.

Alle personenbezogenen Bezeichnungen werden aus Gründen der Übersichtlichkeit und einfachen Lesbarkeit nur in einer Geschlechtsform gewählt und gelten gleichermaßen für Frauen und Männer.

Der vorliegende Bericht des Rechnungshofes ist nach der Vorlage über die Website des Rechnungshofes „<http://www.rechnungshof.gv.at>“ verfügbar.



Inhaltsverzeichnis

BMVIT	Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie	
	Finanztransaktionen der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft und einzelner Konzerngesellschaften mit der Deutsche Bank AG	5
	<u>Infrastrukturbeiträge für die Privatbahnen; Follow-up-Überprüfung</u>	<u>119</u>
BMF BMLFUW BMVIT	Wirkungsbereich der Bundesministerien für Finanzen	
	Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft Verkehr, Innovation und Technologie	
	<u>Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung</u>	<u>133</u>
BMWF	Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung	
	Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien, Universität Mozarteum Salzburg: Vorbereitungslehrgänge; Follow-up-Überprüfung	163





Bericht des Rechnungshofes

**Finanztransaktionen der Österreichische Bundesbahnen-
Holding Aktiengesellschaft und einzelner Konzernge-
sellschaften mit der Deutsche Bank AG**



Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	8
Abkürzungsverzeichnis	9
Glossar	11

BMVIT

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Finanztransaktionen der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft und einzelner Konzerngesellschaften mit der Deutsche Bank AG	17
--	----

Kurzfassung	18
-------------	----

Prüfungsablauf und -gegenstand	32
--------------------------------	----

Neue Bundesbahnstruktur	35
-------------------------	----

Cross Border Leasing	36
----------------------	----

Vorbereitung des Erwerbs eines derivativen Finanzinstruments	54
--	----

Erwerb eines derivativen Finanzinstruments	61
--	----

Zusätzliche Vereinbarungen	78
----------------------------	----

Aktuelle Entwicklungen	84
------------------------	----

Mitwirkungsrechte des Bundes	89
------------------------------	----

Vorstandsverträge	91
-------------------	----

Fragen an den RH	100
------------------	-----

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen	105
--	-----

ANHANG

Entscheidungsträger der überprüften Unternehmungen	109
--	-----

Tabellen



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Vorläufige Bewertungsverluste bei Vorauszahlungsinstrumenten Ende 2008	39
Tabelle 2:	Vorläufige Verluste der Wertpapiere Ende 2008	42
Tabelle 3:	Bilanzierung des Hybrid-CDO ² nach Unternehmensgesetzbuch	77
Tabelle 4:	Bilanzierung des Hybrid-CDO ² nach International Financial Reporting Standards	77
Tabelle 5:	Abgesicherte Risiken der Absicherungsvereinbarungen	82

Abkürzungen

Abkürzungsverzeichnis

Abs.	Absatz
AG	Aktiengesellschaft
BGBL.	Bundesgesetzblatt
BMVIT	Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
bspw.	beispielsweise
bzw.	beziehungsweise
CAD	Canadian Dollar
dgl.	dergleichen
d.h.	das heißt
EUR	Euro
gem.	gemäß
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
inkl.	inklusive
i.V.m.	in Verbindung mit
leg. cit.	legis citatae
Mill.	Million(en)
Mrd.	Milliarde(n)
Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
rd.	rund
RH	Rechnungshof
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
USD	US-Dollar
USt	Umsatzsteuer
usw.	und so weiter

Abkürzungen



vgl.	vergleiche
Z	Ziffer(n)
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.

Glossar

Asset Backed Securities

Ein forderungsbesichertes Wertpapier (Asset Backed Security (ABS)) ist ein verzinsliches Wertpapier, welches Zahlungsansprüche gegen eine Zweckgesellschaft („Special Purpose Vehicle“ (SPV)) zum Gegenstand hat. Dabei verwendet die Zweckgesellschaft die Mittel ausschließlich zum Erwerb von Forderungen meist mehrerer Gläubiger und verbrieft diese zu einem Wertpapier. Die Zahlungsansprüche werden durch den Bestand an Forderungen (assets) gedeckt (backed), die auf die Zweckgesellschaft übertragen werden. Forderungsverkäufer in einer solchen Transaktion sind in der Regel Banken, die so Teile ihrer Kreditforderungen handelbar machen, um sich Liquidität zu verschaffen.

Asset Manager

Asset Manager sind Vermögensverwalter, die einen Vertrag mit einem oder mehreren Anlegern haben und innerhalb von Anlagerichtlinien nach eigenem Ermessen deren Vermögen managen. Asset Manager sind klassischerweise in Banken oder Fondsgesellschaften tätig.

Collateralized Debt Obligation

Collateralized Debt Obligation (CDO) ist ein Überbegriff für derivative Finanzinstrumente, die zu der Gruppe der forderungsbesicherten Wertpapiere (ABS) und strukturierten Finanzinstrumente gehören. CDO bestehen aus einem Portfolio aus festverzinslichen Wertpapieren und Kreditderivaten. Diese werden in drei Tranchen mit sinkendem Rating aufgeteilt: Senior Tranche, Mezzanine Tranche und die Equity Tranche. Das Ausfallrisiko steigt – aufgrund der nachrangigen Bedienung im Falle eines Ausfalls – mit sinkendem Rating; die Equity Tranche bietet daher als Ausgleich für das höchste Risiko die höchste Prämienzahlung für den Käufer.

Der Käufer eines solchen Wertpapiers erhält eine Prämie und verpflichtet sich im Gegenzug, dem Verkäufer die aus diesem Wertpapier entstehenden Verluste nach Maßgabe seiner Tranche abzudecken.

Glossar



Vom Risikoprofil her gesehen sind CDO so genannte „gehebelte“ Investments. Der Hebel bewirkt, dass unter Umständen bereits geringe Verluste im Gesamtportfolio des CDO ab einer bestimmten Schwelle sehr schnell zu einem Totalausfall einer einzelnen CDO-Tranche führen können. Damit kann der Käufer dieser Tranche gezwungen sein, dem Verkäufer das gesamte Nominale des erworbenen Finanzinstruments zu ersetzen. Der dadurch entstandene Verlust kann die vereinnahmten Prämien um ein Vielfaches übersteigen.

CDO/CDO of ABS

Das Portfolio besteht aus ABS-Papieren und synthetischen CDO.

CDO/Collateralized Debt Obligation squared

Im Gegensatz zu einem CDO, der sich aus Anleihen, Forderungen und diversen Kreditderivaten zusammensetzt, besteht ein CDO/Collateralized Debt Obligation squared (CDO²) aus einzelnen CDO-Tranchen, die nach dem so genannten „squared“-Algorithmus miteinander in Verbindung stehen. CDO² sind vom Risikoprofil gegenüber CDO mit ähnlichem Forderungspool tendenziell etwas „verschärft“.

CDO/funded–unfunded

Ein CDO bzw. CDO² kann funded oder unfunded erworben werden. Funded ist der normale Kauf, der die Bereitstellung entsprechender Geldmittel erfordert. Im Falle eines Erwerbs im Sinne von unfunded werden die beim Kauf anfallenden Finanzierungskosten in der Preisgestaltung des Wertpapiers bereits berücksichtigt und vermindern daher – im Vergleich zu einem normal finanzierten Kauf – die vom Käufer zu vereinnahmenden Prämien.

CDO/Hybrid–CDO²

Hierbei handelt es sich um einen CDO², der sich nicht nur aus CDO-Tranchen, sondern auch noch aus anderen Wertpapieren, wie z.B. ABS-Produkten, zusammensetzt.

CDO/Single-Tranche-CDO

Bei einem Single-Tranche-CDO bzw. CDO² baut der Verkäufer nur die Kapitalstruktur der Tranche des Käufers auf. Weitere Käufer für andere Tranchen des gesamten CDO bzw. CDO² existieren nicht. Der Verkäufer muss daher sein Risiko aus einer solchen Transaktion laufend am CDS-Markt hedgen (absichern), um selbst keinem Risiko aus der Transaktion ausgesetzt zu sein.

CDO/Synthetischer CDO

Einem synthetischen CDO liegen – im Gegensatz zu einem Cash-CDO – keine Anleihen, sondern Credit Default Swaps (CDS) auf Anleihen zugrunde.

CDO/Verlustprofil von CDO, CDO² bzw. Hybrid-CDO²

Um verschiedene Bonitätsklassen für verschiedene Käuferschichten zu erzeugen, wird der gesamte Forderungspool eines CDO bzw. CDO² in verschiedene Stapel aufgeteilt bzw. in so genannte Tranchen strukturiert. Unten liegende Stapel bzw. tiefer liegende Tranchen (Equity, Subordinated, Mezzanine) werden dabei als erste zur Abdeckung von Verlusten herangezogen. Erst wenn die insgesamt aufgelaufenen Verluste des Wertpapiers den Wert aller tiefer liegenden Stapel bzw. Tranchen aufgezehrt haben, werden die darüber liegenden Tranchen (Senior- und Super-Senior-Tranchen) entsprechend ihrer Schichtung zur Verlustabdeckung verwendet. Höher liegende Tranchen werden daher vom Rating her besser bewertet als tiefer liegende Tranchen desselben Forderungspools.

Erwirbt ein Käufer eine höher liegende Tranche, so entsteht durch die Summe aller tiefer liegenden Tranchen ein Puffer gegen ein gewisses Maß an Verlusten. Ab Erschöpfung dieses Puffers fallen jedoch alle Verluste des verbliebenen Gesamtinvestments in die nächst höhere Tranche.

Credit Default Swap

siehe Portfolio Credit Default Swap

Cross Border Leasing

Als Cross Border Leasing (CBL) werden jene Leasinggeschäfte verstanden, bei denen es zu grenzüberschreitenden Leasingratenzahlungen kommt. Dabei werden Anlagegüter einem ausländischen Investor zur Verfügung gestellt (verkauft bzw. vermietet), von diesem steuerlich verwertet sowie vom Eigentümer zurückgeleast und weiter betrieben. CBL-Transaktionen zielen darauf ab, finanzielle Vorteile für alle Vertragsparteien durch die Ausnutzung unterschiedlicher Steuersysteme zu schaffen.

Derivate/derivative Finanzinstrumente

Derivate sind Wertpapiere, deren Preis von marktabhängigen Bezugsgrößen (Basiswert oder Underlying) abgeleitet wird. Basiswerte können Wertpapiere (z.B. Aktien, Anleihen), marktbezogene Referenzgrößen (Zinssätze, Indizes) oder andere Handelsgegenstände (Rohstoffe, Devisen) sein. Derivate können auch Basiswerte von anderen Derivaten (2. Grades) sein. Zur verhältnismäßig jungen Risikoart, die gleichfalls durch derivative Finanzinstrumente abgesichert werden kann, gehört die Absicherung von Kreditrisiken über CDS.

Lease-in/Lease-out

Beim Lease-in/Lease-out (LILO) wird mit einer ausländischen Zweckgesellschaft ein Hauptleasingvertrag – verbunden mit einer Mietvorauszahlung seitens der ausländischen Zweckgesellschaft – abgeschlossen und das Leasinggut mittels Untermietvertrag zurückgeleast. Nach Ablauf des Untermietvertrags können die Rechte aus dem Hauptleasingvertrag wieder zurückerworben werden.

Nettobarwertvorteil

CBL-Transaktionen führen beim ausländischen Investor durch Zahlungsverpflichtungen, Transaktionskosten und Zinsaufwendungen anfänglich zu Gewinnminderungen bzw. Verlusten. Die Verlagerung der steuerpflichtigen Einkünfte in zukünftige Veranlagungszeiträume führt zu einem Steuerstundungseffekt, der in Form des Nettobarwertvorteils ausgedrückt wird. Beim Nettobarwertvorteil handelt es sich somit um den auf den Gegenwartswert abgezinsten Steuerstundungseffekt.

Off balance-Bilanzierung

Außerbilanzmäßige Geschäfte werden unter dem Bilanzstrich ausgewiesen.

On balance-Bilanzierung

On balance erfasste Geschäfte werden über dem Bilanzstrich ausgewiesen.

Portfolio Credit Default Swap

Ein Credit Default Swap (CDS) bzw. ein Portfolio Credit Default Swap (PCDS) ist ein Kreditderivat zum Handeln von Ausfallsrisiken von Krediten und Anleihen. Der Sicherungsnehmer bezahlt normalerweise eine regelmäßige Gebühr und erhält bei Eintritt des bei Vertragsabschluss definierten Kreditereignisses, also bspw. bei einem Ausfall der Rückzahlung aufgrund Insolvenz des Schuldners, eine Ausgleichszahlung. Der CDS ähnelt einer Kreditversicherung.

Purchase Undertaking Agreement

siehe Vorauszahlungsinstrumente

Rechenwert

Der Rechenwert einer CBL-Transaktion errechnet sich aus den von ausländischen Zweckgesellschaften bei Vertragsabschluss erhaltenen Einmalzahlungen, die in Form von Tilgungsträgern veranlagt und im Zeitablauf verzinst werden, abzüglich bereits geleisteter Leasingraten- und Kaufpreiszahlungen.

Sale-in/Lease-out

Beim Sale-in/Lease-out (SILO) wird das Transaktionsmaterial an eine Zweckgesellschaft verkauft, anschließend zurückgeleast und dem Verkäufer im Regelfall die Option eingeräumt, das Transaktionsmaterial am Ende der Vertragslaufzeit zurückzukaufen.

Glossar



Shortlist

Shortlist bezeichnet die im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen verfasste deutschsprachige Zusammenfassung des CBL-Vertragswerks.

Trading account

Handelskonto des Asset Managers, auf dem die Gewinne und die Verluste der Handelstätigkeit verbucht werden und allfällige Liquidität vorgehalten wird.

Tilgungsträger

Unter Tilgungsträgern werden im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen einerseits Vorauszahlungsinstrumente sowie andererseits Wertpapiere und Gelddepots verstanden, die sowohl zur Bezahlung der laufenden Leasingraten als auch zur Bedienung der Kaufoption am Ende der Leasinglaufzeit dienen.

Vorauszahlungsinstrumente

Zu den Vorauszahlungsinstrumenten zählen im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen im Wesentlichen Investment Agreements, Deposit Agreements und Purchase Undertaking Agreements (PUA). Die Hauptanwendungsfälle der Vorauszahlungsinstrumente sind die PUA. Dabei handelt es sich um Verträge zwischen ÖBB-Gesellschaften und Finanzinstituten, in denen sich die Finanzinstitute gegen Einmalzahlungen dazu verpflichten, die Zahlungsverpflichtungen der ÖBB-Gesellschaften (Leasingraten und Kaufpreiszahlungen) gegenüber den ausländischen Zweckgesellschaften zu übernehmen.

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Finanztransaktionen der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft und einzelner Konzerngesellschaften mit der Deutsche Bank AG

Den ÖBB-Gesellschaften drohten aus dem derivativen Finanzinstrument (Hybrid-CDO²) mit Stand Ende 2008 Verluste von 578,16 Mill. EUR. Es war von der Organisationseinheit Corporate Treasury der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft eigenmächtig und unter Verstoß gegen bestehende Regelungen abgeschlossen worden. Aufgrund der Auflösung der Hybrid-CDO²-Verträge im Jänner 2010 wurden davon letztlich 295 Mill. EUR schlagend und als Verlust realisiert.

Ab Mitte 2006 kam es rund zwei Jahre lang im Vorstand und Aufsichtsrat der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft zu keinen zielgerichteten Entscheidungen bezüglich einer Sanierung bzw. eines Verkaufs des Hybrid-CDO². Dadurch entging den ÖBB-Gesellschaften vor dem Hintergrund einer sich seit Anfang des Jahres 2007 kontinuierlich verschärfenden Finanzkrise die Chance, bereits Ende Februar 2008 mit rd. 292 Mill. EUR geringeren Verlusten aus dem Vertrag auszusteigen, als dies im Dezember 2008 möglich gewesen wäre.

Der wirtschaftlich und risikotechnisch nicht gerechtfertigte Abschluss von Absicherungsvereinbarungen verursachte einen Schaden von rd. 1,88 Mill. EUR.

Die Aufsichtsräte der betroffenen Gesellschaften unterließen es, allfällige, für die drohenden bzw. schon eingetretenen finanziellen Nachteile maßgeblichen Sorgfaltspflichtverletzungen von Vorstandsmitgliedern und daraus resultierende Haftungsansprüche umfassend zu untersuchen.

Die Cross Border Leasing-Verträge beschränkten die ÖBB-Gesellschaften in der freien rechtlichen Verfügung über ihre Anlagen, insbesondere hinsichtlich deren Veräußerung oder Belastung, und erhöhten dadurch das Risiko unwirtschaftlichen Handelns. Die komplexen Vertragswerke enthielten zahlreiche Risiken, die geeignet waren, den ursprünglich zugeflossenen Liquiditätsvorteil von 272,4 Mill. EUR zu reduzieren bzw. im Extremfall einen Verlust zu verursachen. Bis Ende 2008 hatten die ÖBB-Gesellschaften Besicherungskosten und Bewertungsverluste von insgesamt 56,81 Mill. EUR zu tragen.

Kurzfassung

Prüfungsziel

Gem. § 99 Abs. 2 Bundesgesetz über die Geschäftsordnung des Nationalrates überprüfte der RH auf Verlangen der Abgeordneten Moser, Kogler, Freundinnen und Freunde die von der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (ÖBB-Holding AG) sowie ihren Konzerngesellschaften mit der Deutsche Bank AG abgeschlossenen Finanztransaktionen. Ziel der Überprüfung war die Beurteilung der finanziellen Risiken der Cross Border Leasing-Geschäfte sowie der Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des mit der Deutsche Bank AG abgeschlossenen derivativen Finanzinstruments Hybrid-CDO². Weiters sollten die Verantwortlichkeiten der Gesellschaftsorgane sowie die Auswirkungen der Finanztransaktion auf die Verschuldung des ÖBB-Konzerns und auf die Haftungen des Bundes beurteilt werden. (TZ 1)

Vorbereitung des Erwerbs eines derivativen Finanzinstruments

Die Vorstandsbeschlüsse der damaligen ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft (ÖBB-Infrastruktur Bau AG), nunmehr ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft (ÖBB-Personenverkehr AG) und der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft (Rail Cargo Austria AG) hatten den Erwerb eines im Zusammenhang mit Cross Border Leasing (CBL)-Geschäften stehenden, nicht näher beschriebenen, derivativen Finanzinstruments zum Gegenstand. Es fehlten konkrete Vertragsentwürfe dazu, aus denen sich vor allem Angaben über den Ertrag und das Risiko der geplanten Finanztransaktion ableiten ließen. Diese Beschlüsse waren damit als konkrete Handlungsanweisungen für das organisatorisch dem Finanzvorstand unterstehende Corporate Treasury der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (ÖBB-Holding AG) nicht geeignet. (TZ 17)

Die jeweiligen Vorstände legten die Anträge dem Aufsichtsrat der betroffenen Gesellschaften nicht zur Genehmigung vor. Sie führten auch keine weitergehenden Untersuchungen über die der Transaktion zugrundeliegende Geschäftsart im Hinblick auf den Katalog der aufsichtsratspflichtigen Geschäfte durch. Die Finanztransaktion wäre auf Grundlage der Vorstandsbeschlüsse als ein neues Geschäft im Rahmen der Geschäftsart „Cross Border Leasing-Geschäfte“ vom Aufsichtsrat der jeweiligen Gesellschaft zu genehmigen gewesen. (TZ 18)

Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG bevollmächtigte vier Mitarbeiter des Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG ohne betragliche Beschränkung und entgegen dem Vier-Augen-Prinzip sowie ohne vorherige Bewilligung der – von den Einzelvollmachten umfassten weitreichenden – Finanzinstrumente durch den Vorstand der ÖBB-Holding AG zum Abschluss von derivativen Finanztransaktionen. (TZ 19)

Mitte September 2005 schloss die ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit der Deutsche Bank AG eine Mandatsvereinbarung ab, um Kontrahentenrisiken aus bestehenden CBL-Transaktionen in Form einer synthetischen „CDO of ABS“-Transaktion abzusichern. Allerdings handelte es sich beim geplanten Finanzgeschäft um eine eigenständige vertragliche Vereinbarung (Kreditderivat), die keinen Zusammenhang zu CBL-Transaktionen aufwies. (TZ 20)

Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

Der Erwerb eines für die involvierten ÖBB-Gesellschaften neuartigen, derivativen Finanzinstruments, einer Tranche eines so genannten Hybrid-CDO² mit einem Volumen von 612,9 Mill. EUR durch das Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG, hätte nicht abgewickelt werden dürfen. Zuvor wären die Genehmigungen aller betroffenen Vorstände und Aufsichtsräte einzuholen gewesen. Als Gegenleistung für die Übernahme des mit dem Erwerb der Hybrid-CDO²-Tranche bester Bonität verbundenen maximalen Ausfallsrisikos von 612,9 Mill. EUR hätten die ÖBB-Gesellschaften bis zum Jahr 2015 36,9 Mill. EUR an Prämieinnahmen lukriert. (TZ 21, 24)

Der über die Absicht und die vorbereitenden Maßnahmen des geplanten Geschäfts mit der Deutsche Bank AG informierte Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG traf im Rahmen seiner aktienrechtlichen Verantwortlichkeit keine Veranlassungen, um die Angelegenheit kompetenzmäßig an den Vorstand der ÖBB-Holding AG

Kurzfassung

zu binden und dem Verantwortungsbereich des Corporate Treasury zu entziehen. (TZ 21)

Das erworbene derivative Finanzinstrument wurde über vier Portfolio Credit Default Swaps in unterschiedlicher Höhe – analog zur Aufteilung der CBL-Transaktionen – auf die operativen ÖBB-Gesellschaften aufgeteilt. (TZ 23)

Die jeweiligen Aufsichtsräte der betroffenen ÖBB-Gesellschaften setzten keine ausreichenden Initiativen, um zu prüfen, ob im Zusammenhang mit der Vorbereitung oder dem Erwerb des Hybrid-CDO² haftungsbegründende Handlungen von Vorstandsmitgliedern vorlagen. (TZ 21)

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG traf trotz der zutage getretenen Verfehlungen von mit dem Erwerb des Hybrid-CDO² befassten Mitarbeitern – bis auf die Ablöse eines leitenden Mitarbeiters – keine besonderen dienstrechtlichen Maßnahmen und führte keine weitreichenden Untersuchungen zur Klärung der Schuldfrage durch. (TZ 22)

Risikogehalt des Hybrid-CDO²

Die erworbene Tranche war mit inneren und äußeren Sicherheitspuffern dermaßen ausgestattet, dass sie erst bei einem Totalausfall von acht bis 16 von insgesamt 205 dem Forderungspool des Hybrid-CDO² zugrundeliegenden Credit Default Swaps zu ersten Verlusten für die ÖBB-Gesellschaften geführt hätte. Durch Lage und Dicke der Tranche und die sich dadurch ergebende Hebelwirkung war allerdings bereits nach elf bis 22 Totalausfällen der insgesamt 205 Credit Default Swaps mit der vollständigen Auslöschung der Tranche zu rechnen. (TZ 24)

Von den insgesamt 205 Unternehmens- und Staatsanleihen waren bis Ende Dezember 2008 bereits vier Teilausfälle zu verzeichnen. (TZ 24)

Die von der ÖBB-Holding AG erworbene Tranche eines Hybrid-CDO² in der Höhe von 612,9 Mill. EUR war risikotechnisch daher nicht – wie von der ÖBB-Holding AG wiederholt dargestellt – als Diversifizierung von Risiken, sondern als „Risikomagnet“ zu werten. Auch lag die von der ÖBB-Holding AG vielfach behauptete Absicherungswirkung auf CBL-Geschäfte nicht vor. Die teilweise verwirrenden und unrichtigen Darstellungen des Corporate Treasury zu diesem

Themenkomplex zeigten, dass zum Zeitpunkt des Kaufes der Tranche des Hybrid-CDO² beim Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG kein ausreichendes Produktverständnis gegeben war. (TZ 24)

Nach Einholung von Informationen waren dem erst nach Abschluss des Geschäfts im Detail informierten Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG spätestens Ende Oktober 2005 und dem Vorstandsvorsitzenden spätestens Anfang November 2005 die rechtliche und wirtschaftliche Bedeutung sowie die spezifischen Risiken und die Komplexität der Finanztransaktion Hybrid-CDO² bekannt. Dennoch verfolgte der Vorstand der ÖBB-Holding AG den Ausstieg aus dem Finanzgeschäft nicht weiter. (TZ 25, 26)

Im Konzernabschluss 2008 betragen die im Zusammenhang mit der Hybrid-CDO² zu bilanzierenden Finanzverbindlichkeiten und Rückstellungen zusammen 578,16 Mill. EUR, womit der maximal mögliche Verlust beinahe zur Gänze abgedeckt war. (TZ 29)

Im Jänner 2010 wurden die Hybrid-CDO²-Verträge vorzeitig aufgelöst und 295 Mill. EUR als Verlust realisiert. (TZ 36)

Absicherungsvereinbarungen

Den ÖBB-Gesellschaften gelang es mit Abschluss der Abänderungsvereinbarung Ende November 2005, einige wesentliche Verbesserungen zu erreichen. Grundsätzlich wären durch ein aktives Management eines CDO-Portfolios günstigere Bedingungen, d.h. geringere Ausfallswahrscheinlichkeiten der dem Hybrid-CDO² zugrundeliegenden Credit Default Swaps auf Unternehmens- und Staatsanleihen, für die ÖBB-Gesellschaften zu erwarten. Durch das im Vergleich zu dem sehr schwierigen Marktumfeld sehr gering dotierte Handelskonto waren jedoch die Möglichkeiten des Asset Managers mit September 2008 faktisch erschöpft. (TZ 30)

Da der Hybrid-CDO² in keinem Zusammenhang zu CBL-Geschäften stand, sah die Abänderungsvereinbarung hinsichtlich der CDO-Transaktion die „Wiederherstellung der Koppelung an das Grundgeschäft“ in einem separaten Vertrag vor. Die Umsetzung erfolgte mit dem Abschluss von 17 Absicherungsvereinbarungen durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit der Deutsche Bank AG im Juli 2006. Darin verpflichtete sich die Deutsche Bank AG, das Ausfallrisiko der Vertragspartner aus den CBL-Transaktionen in der Höhe von 612,9 Mill. EUR zugunsten der ÖBB-Infrastruktur Bau AG zu übernehmen. Die Absicherungsvereinbarungen wurden entgegen den

Kurzfassung

betreffenden Geschäftsordnungen des Aufsichtsrats ohne Genehmigung der jeweiligen Aufsichtsräte abgeschlossen. (TZ 30, 31)

Der Versuch, mit dem Abschluss der Absicherungsvereinbarungen nachträglich für den Hybrid-CDO² die Koppelung an ein Grundgeschäft (CBL-Transaktion) herzustellen, schlug fehl: Es lagen keine sachlich begründeten Anhaltspunkte für einen Zusammenhang zwischen dem Hybrid-CDO² und den Absicherungsvereinbarungen vor. (TZ 32)

Die Absicherungsvereinbarungen, die Risiken der ÖBB-Gesellschaften insbesondere gegen einen Ausfall der Gemeinde Wien, der Republik Österreich, der USA und der kanadischen Provinz Ontario absichern sollten, bewirkten keinen Sicherungszugewinn und waren daher weder wirtschaftlich noch risikotechnisch gerechtfertigt. (TZ 32)

Im März 2009 fasste der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG einen Beschluss zur Kündigung der Absicherungsvereinbarungen. Durch die zeitanteilige Verrechnung der Absicherungsprovisionen entstand den ÖBB-Gesellschaften ein Schaden von rd. 1,88 Mill. EUR. (TZ 34)

Ausstiegs- bzw. Sanierungsmaßnahmen

Da von der Deutsche Bank AG die Auflösungskosten in Höhe eines „deutlich zweistelligen Millionenbetrags“ angegeben wurden, entschied der Vorstand der ÖBB-Holding AG im November 2005, von einem sofortigen Verkauf des erworbenen Finanzinstruments Abstand zu nehmen und eine Optimierungsstrategie zu verfolgen. (TZ 25, 30)

Ab Mitte 2006 kam es rund zwei Jahre lang ÖBB-intern zu keinen zielgerichteten Entscheidungen bezüglich einer Sanierung bzw. eines Verkaufs des Hybrid-CDO². Dadurch entging der ÖBB-Holding AG und den drei ÖBB-Gesellschaften vor dem Hintergrund einer sich seit Anfang des Jahres 2007 kontinuierlich verschärfenden, internationalen Finanzkrise die Chance, mit geringeren Verlusten zu einem früheren Zeitpunkt aus dem Vertrag auszusteigen. Besonders schwer wog in diesem Zusammenhang die Untätigkeit im Jahr 2008, in dem die internationale Finanzkrise bereits in voller Ausbreitung begriffen war und der noch nicht realisierte Verlust aus der Hybrid-CDO²-Tranche von 231 Mill. EUR im Februar 2008 auf 523,4 Mill. EUR Ende Dezember 2008 anwuchs. Diesem potenziellen Verlust standen

bis Ende 2008 vereinnahmte Prämien von 25,7 Mill. EUR sowie der Trading account von 3,3 Mill. EUR gegenüber. (TZ 33)

Ende 2008 war eine Sanierung des Hybrid-CDO², auch aufgrund der mittlerweile sehr ungünstigen Marktbedingungen, wenig erfolgversprechend. Die einzigen, realistischerweise verbliebenen Optionen für die ÖBB-Gesellschaften waren das Halten der Position bzw. das Realisieren des aufgelaufenen Verlusts. (TZ 35)

Sonderbericht an den Aufsichtsratsvorsitzenden

Nach der Beschlussfassung in der Vorstandssitzung der ÖBB-Holding AG informierte der Vorstand am 11. November 2005 mündlich den damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG über das Zustandekommen des derivativen Finanzinstruments. Die Berichterstattung an den Aufsichtsratsvorsitzenden war in keiner Weise dokumentiert und erfolgte somit in Anbetracht der – zum damaligen Zeitpunkt dem Vorstand bereits bekannten – Produkt Risiken dem Anlassfall nicht adäquat. Der Vorstand der ÖBB-Holding AG hielt nämlich fest, dass das derivative Geschäft aufgrund des „enorm hohen Drohpotenzials“ nicht hätte abgeschlossen werden dürfen. (TZ 26)

Da aufgrund der Berichterstattung durch den Vorstand kein Ausfallrisiko aus der Finanztransaktion erwartet wurde, sah der Aufsichtsratsvorsitzende zu diesem Zeitpunkt keine Veranlassung, den Gesamtaufsichtsrat mit der Angelegenheit gesondert zu befassen. Er empfahl dem Vorstand, in der nächsten Aufsichtsratsitzung über den Geschäftsfall in Form einer Kurzversion zu berichten. Dieses Verhalten des Aufsichtsratsvorsitzenden stand mit den von ihm anlassbezogen ergriffenen Maßnahmen – Schreiben an die Aufsichtsratsvorsitzenden der drei ÖBB-Gesellschaften bezüglich der Zulässigkeit und der Genehmigungspflicht von Finanzgeschäften sowie Empfehlung zu Verhandlungen über einen Ausstieg aus dem Finanzgeschäft – nicht im Einklang. Diese Umstände erschwerten eine effektive Überwachung der Vorstandsaktivitäten durch den Aufsichtsrat in Bezug auf die Finanztransaktion und eine eingehende Befassung mit der Materie noch vor weiteren Entscheidungen des Vorstands. (TZ 26)

Kurzfassung**Berichterstattung an den Aufsichtsrat**

In der Sitzung des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG vom 15. Dezember 2005 berichtete der Finanzvorstand der Holding anhand eines schriftlichen Berichts des Vorstands über ein derivatives Geschäft im Zusammenhang mit CBL-Wertpapieren, bei dem unterschiedliche Ausfallsrisiken getauscht und Risiken aus einigen CBL-Titeln zu einem Portfolio aus Risiken diversifiziert wurden. (TZ 27)

Der Bericht des Vorstands enthielt keine Informationen über das eigentliche Zustandekommen des derivativen Finanzinstruments, seine Ausgestaltung und spezifischen Risiken. Dies, obwohl zu diesem Zeitpunkt bereits diverse Analysen über den Risikogehalt der Finanztransaktion durchgeführt worden waren und dem Vorstand bekannt war, dass das derivative Finanzinstrument als bahnfremdes Geschäft nicht hätte abgeschlossen werden dürfen. Dadurch gab der Vorstand in seinem Bericht an den Aufsichtsrat erhebliche Umstände der Gesellschaft unvollständig und unrichtig wieder, so dass die Gefahr von Fehlbeurteilungen durch den Aufsichtsrat gegeben war. Damit war der Tatbestand des § 255 Abs. 1 Z 5 Aktiengesetz erfüllt. (TZ 27)

Weiters wäre aus dem Gesamtgefüge der Darstellung und der gesonderten Berichterstattung an den Aufsichtsratsvorsitzenden zu erwarten gewesen, dass bei den Aufsichtsratsmitgliedern zumindest Zweifel über den Wahrheits- und Vollständigkeitsgehalt des Vorstandsberichts aufgekommen wären, die ausreichenden Anlass für gezielte Nachfragen und eine vertiefte Prüfung des Geschäftsfalles durch den Aufsichtsrat geboten hätten. (TZ 27)

Laut den Aufsichtsratsprotokollen wurde der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG erst ab Dezember 2007 ausführlich mit der rechtsgeschäftlichen Ausgestaltung und dem Risikogehalt der Finanzgeschäfte samt seinen negativen Auswirkungen befasst. (TZ 28)

Haftungen des Bundes

Eine direkte Haftung des Bundes als Alleineigentümer der ÖBB-Holding AG für einen Schadensfall aus dem derivativen Finanzinstrument im ÖBB-Konzern war weder nach aktienrechtlichen noch nach sondergesetzlichen Bestimmungen ableitbar. Im Falle eines Schadenseintrittes werden jedoch – bei einer voraussichtlich steigenden Neuverschuldung der Konzerngesellschaften – in letzter Konsequenz die wirtschaftlichen Auswirkungen vom Eigentümer mitzutragen sein. (TZ 38)

Cross Border Leasing

Beim Cross Border Leasing (CBL) werden einem ausländischen Investor Anlagegüter zur Verfügung gestellt (verkauft oder vermietet), von diesem steuerlich verwertet sowie vom Eigentümer zurückgeleast und weiter betrieben. CBL-Transaktionen sollen durch die Nutzung unterschiedlicher Steuersysteme finanzielle Vorteile für die daran beteiligten Vertragsparteien generieren. (TZ 3)

Von 1995 bis 2006 schlossen verschiedene Gesellschaften des ÖBB-Konzerns insgesamt 22 CBL-Transaktionen in den Ausprägungsformen Sale-in/Lease-out und Lease-in/Lease-out ab. Nach österreichischem Recht verblieb das wirtschaftliche bzw. zivilrechtliche Eigentum an den veräußerten bzw. verleaste und zurückgeleasten Sachanlagen (hauptsächlich Lokomotiven, Personen- und Güterwaggons, Busse, Streckensteuerungssysteme sowie Verschiebebahnhöfe) bei den ÖBB-Gesellschaften. (TZ 4, 5)

Das Transaktionsvolumen in Form von Kaufpreisen und Mietvorauszahlungen betrug ursprünglich rd. 4,4 Mrd. EUR. Die von den ÖBB-Gesellschaften aufgrund der CBL-Transaktionen erzielten Nettobarwertvorteile betrugen 272,4 Mill. EUR. Allerdings werden die Nettobarwertvorteile durch schlagend gewordene Risiken reduziert. Die am Beginn der Vertragslaufzeit lukrierten Nettobarwertvorteile von 272,4 Mill. EUR wurden passiviert und über die Vertragslaufzeit hinweg erfolgswirksam aufgelöst. Insgesamt verbuchte die ÖBB-Holding AG bis Ende 2008 rd. 115,6 Mill. EUR an Zinserträgen. (TZ 5, 8, 15)

Die ÖBB-Gesellschaften unterließen es u.a. infolge fehlender Angebotseinholungen, beim Abschluss der CBL-Geschäfte die Angemessenheit der Bepreisung zu prüfen und die je nach Transaktion prozentuell schwankenden Nettobarwertvorteile sowie die Risiken kritisch zu beurteilen. (TZ 5)

Doppelzahlungsrisiko

Die in die CBL-Transaktionen involvierten ÖBB-Gesellschaften veranlagten die als Einmalzahlungen erhaltenen Kaufpreis- und Mietvorauszahlungen in speziell strukturierten Produkten (Tilgungsträger). Die Tilgungsträger (Vorauszahlungsinstrumente sowie Wertpapiere und Gelddepots) sollten sowohl die laufenden Leasingraten der ÖBB-Gesellschaften für die im Rahmen der CBL-Transaktionen zurückgeleasten Vermögensgegenstände abdecken als auch

Kurzfassung

die Bedienung der Kaufoption durch die ÖBB-Gesellschaften am Ende der Leasinglaufzeit ermöglichen. Zum 31. Oktober 2008 betrug der Rechenwert (seit Vertragsabschluss verzinsten Einmalzahlungen abzüglich bereits geleisteter Leasingraten und Kaufpreiszahlungen) der Tilgungsträger rd. 2,82 Mrd. EUR. (TZ 6)

Dabei trugen die ÖBB-Gesellschaften das so genannte Doppelzahlungsrisiko. Sie waren nämlich bei Ausfall ihrer Vertragspartner der Vorauszahlungsinstrumente verpflichtet, für die fristgerechte Begleichung der vereinbarten Leasingraten und Kaufpreiszahlungen zu sorgen. Im Falle der Ratingverschlechterung eines Vertragspartners mussten sie zusätzliche Sicherheiten beibringen oder zu einem Vertragspartner mit besserem Rating wechseln. Die bis Ende 2008 aus diesen Titeln verbuchten Bewertungsverluste und angefallenen Besicherungskosten betragen insgesamt 30,63 Mill. EUR. (TZ 7)

Das Verlustrisiko der als Tilgungsträger verwendeten Wertpapiere lag im Zahlungsausfall des Emittenten des Wertpapiers bzw. im Verkauf des Wertpapiers zu einem unter dem Rechenwert liegenden Marktwert. Die ÖBB-Gesellschaften erlitten beim Kauf von Wertpapieren, bei denen sie zur Erzielung eines höheren Nettobarwertvorteils ein höheres Risiko eingingen, buchhalterische Verluste von 26,18 Mill. EUR, wovon bereits 10,60 Mill. EUR ausgebucht wurden. Dies führte bei der ÖBB-Traktion Gesellschaft mbH zu einem den Nettobarwertvorteil übersteigenden Verlust von 4,31 Mill. EUR aus der CBL-Transaktion. Auch der ÖBB-Postbus GmbH drohen aus diesem Titel Verluste von 4,92 Mill. EUR. (TZ 8)

Die zivilrechtlichen Verpflichtungen der ÖBB-Gesellschaften aus den Leasingverhältnissen wurden für den Fall, dass die Finanzinstitute ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Investoren nicht nachkommen, als Eventualverbindlichkeiten erfasst; diese betragen Ende 2008 1,632 Mrd. EUR. (TZ 15)

Ökonomische und weitere Abwicklungsrisiken

Die lange Vertragsdauer der CBL-Transaktionen, verbunden mit den sich allfällig ändernden Anforderungen an die schienengebundene Transportwirtschaft, barg erhebliche Risiken im Hinblick auf die ökonomische Einsetzbarkeit des Rollmaterials: Die CBL-Verträge verpflichteten die ÖBB-Gesellschaften, das Leasinggut über die gesamte Laufzeit hindurch betriebsbereit zu halten, selbst wenn dies ökonomisch nicht zweckmäßig war. Die ÖBB-Gesellschaften erstellten vor Abschluss der CBL-Transaktionen keine eingehenden Studien über

die Eignung des eingebundenen Transaktionsmaterials. Durch die Einbringung von zum Teil gebrauchtem Transaktionsmaterial erhöhte sich das ökonomische Verlustrisiko noch zusätzlich. (TZ 9)

Die bis zum Jahr 2005 durchgeführten Umgründungsvorgänge im ÖBB-Konzern beschränkten die Disposition über das Rollmaterial. Dadurch konnte nicht mehr benötigtes bzw. nicht mehr geeignetes Transaktionsmaterial nicht weiterverleaset werden. Im Falle einer (teilweisen) Privatisierung von Gesellschaften des ÖBB-Konzerns könnten die CBL-bedingten Beschränkungen des Transaktionsmaterials zur Minderung eines allfälligen Verkaufserlöses führen und bei negativen Auswirkungen auf das Rating die Beibringung zusätzlicher Sicherheiten erfordern. (TZ 10)

Aus der Anwendung mehrerer unterschiedlicher staatlicher Rechtsnormen und der Vereinbarung internationaler Gerichtsstände ergaben sich weitere, schwer bewertbare Prozess- und Rechtsrisiken. (TZ 11)

Die ÖBB-Gesellschaften verfügten über keine gesammelten Aufzeichnungen der im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen angefallenen Kosten. In der ÖBB-Holding AG wies im Wesentlichen nur ein Mitarbeiter transaktionsspezifische Detailkenntnisse auf. Dadurch entstand eine personelle Abhängigkeit bzw. fehlte eine zuverlässige Vertretungsregelung. (TZ 12)

Das Risikobewusstsein der ÖBB-Gesellschaften im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen wurde den damit verbundenen Risiken nicht gerecht. Dieses dokumentierte sich in fehlenden bzw. unzureichenden Risikoanalysen sowie auch im wenig ausgereiften Berichtswesen der ÖBB-Gesellschaften in Bezug auf Risikogesichtspunkte. (TZ 13)

Möglichkeiten einer vorzeitigen Transaktionsbeendigung

Die vorzeitige Kündigung aller CBL-Transaktionen würde einmalige Kosten von rd. 627 Mill. EUR verursachen. Damit würden die Auflösungskosten die lukrierten Nettobarwertvorteile in Höhe von insgesamt 272,4 Mill. EUR um 354,6 Mill. EUR übersteigen. Allenfalls könnten unter den geänderten Rahmenbedingungen – angespannte Liquiditätssituation bei den CBL-Vertragspartnern und geänderte steuerliche Verhältnisse in den USA – im Verhandlungswege günstigere als die vertraglich vereinbarten Ausstiegskonditionen erzielt werden. Dadurch könnten sich damit in Einzelfällen wirtschaftlich vertretbare Möglichkeiten eines Ausstiegs aus den bestehenden CBL-Geschäften ergeben. (TZ 14)

Kurzfassung**Vorstandsverträge**

Die ÖBB-Holding AG gewährte ihrem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden bei der Vertragsauflösung eine überaus großzügige Abgeltung. Die Höhe der laut Auflösungsvereinbarung und Konsulentenvertrag samt Sideletters festgelegten Ansprüche aus der einvernehmlichen Auflösung des Anstellungsvertrags des ehemaligen Vorstandsvorsitzenden betrug rd. 1,29 Mill. EUR. Darin enthalten war auch ein Erfolgshonorar von rd. 357.000 EUR für den Fall, dass sich der im Jahr 2005 erworbene Hybrid-CDO² nach Ende der Laufzeit positiv entwickelt. (TZ 39)

Obwohl der Beratungsinhalt des Konsulentenvertrags nicht definiert war und die Gesellschaft keine Beratungsleistung in Anspruch nahm, hatte die Gesellschaft nach einem gerichtlichen Vergleich Honorarkosten von 306.000 EUR (ohne USt) zu tragen. Der ehemalige Vorstandsvorsitzende trat die Rechte und Pflichten aus dem Konsulentenvertrag an eine ihm gehörende Gesellschaft ab, wodurch sich ihm steuerliche Optimierungsmöglichkeiten eröffneten. (TZ 40)

Auch das zweite Vorstandsmitglied erhielt beim Ausscheiden aus der ÖBB-Holding AG nach einvernehmlicher Auflösung seines Anstellungsvertrags eine überaus großzügige Abfindung von insgesamt rd. 882.000 EUR. Diese umfasste die Abgeltung aller aus dem Anstellungsvertrag resultierenden Ansprüche, wie die Abfertigungen und die ohne Zielvereinbarung gewährte Bonifikation für das Jahr 2008. Weiters wurde auch die Gewährung einer Zielerreichungsprämie für das Geschäftsjahr 2007 von rd. 229.000 EUR (ohne USt) für den Fall vereinbart, dass der im Jahr 2005 im Volumen von 612,9 Mill. EUR erworbene Hybrid-CDO² nach Ablauf der Laufzeit ein positives Ergebnis aufweist. (TZ 42)

Das Präsidium des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG unterließ es, das allfällige Vorliegen von groben Pflichtverletzungen bei den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern und damit eines Abberufungsgrundes eingehend zu untersuchen, obwohl im eigens beauftragten Gutachten einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bzw. eines Universitätsprofessors hinreichend Gründe dafür enthalten waren. Dadurch begab sich die Gesellschaft auch der Möglichkeit, die Anstellungsverträge der ehemaligen Vorstandsmitglieder aus wichtigem Grund zu widerrufen bzw. unter Einhaltung einer halbjährlichen Kündigungsfrist zu kündigen. (TZ 34, 41, 42)



Finanztransaktionen der Österreichischen Bundesbahnen

Die Mitglieder des Aufsichtsratspräsidiums verletzen daher ihre aktienrechtliche Verpflichtung, keine unangemessenen Abfindungen bei der Beendigung des Anstellungsvertrags zu leisten und handeln diesbezüglich sorgfaltswidrig. (TZ 41, 42)

Kenndaten der ÖBB-Holding AG (Konzern)

Gebarung	1. Jänner 2005 ¹⁾	2005	2006	2007	2008	2009 ²⁾
Bilanzierung nach Unternehmensgesetzbuch (UGB) bzw. nach International Financial Reporting Standards (IFRS)	UGB	UGB	UGB	IFRS	IFRS	IFRS
			in Mill. EUR			
Umsatzerlöse	2.709	4.208	4.539	4.874	5.031	4.828
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit (UGB)/ Ergebnis vor Ertragssteuern (IFRS)	- 3	13	32	44	- 970	121
Bilanzsumme	18.671	19.720	21.095	15.449	18.231	19.670
<i>davon Eigenkapital</i>	<i>3.158</i>	<i>3.172</i>	<i>3.177</i>	<i>2.941</i>	<i>1.936</i>	<i>1.810</i>
<i>davon Kostenbeiträge von Dritten</i>	<i>6.361</i>	<i>6.186</i>	<i>5.977</i>	<i>k.A.³⁾</i>	<i>k.A.³⁾</i>	<i>k.A.³⁾</i>
<i>davon Verbindlichkeiten (UGB)/ Fremdkapital (IFRS)</i>	<i>7.646</i>	<i>8.963</i>	<i>10.537</i>	<i>12.509</i>	<i>16.295</i>	<i>17.860</i>
Stand der Rückstellungen bzw. Finanzverbindlichkeiten ⁴⁾	-	-	21	158	578	295
			Anzahl			
Beschäftigte im Jahresdurchschnitt (ohne Lehrlinge)	49.458	46.283	43.280	42.289	41.845 ⁵⁾	44.597 ⁵⁾

¹⁾ Eröffnungsbilanz: Die Werte der Gewinn- und Verlustrechnung stammen aus dem Jahr 2004

²⁾ vorläufige Werte

³⁾ Kostenbeiträge von Dritten sind erhaltene, nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse an Gesellschaften des ÖBB-Konzerns, die in der Bilanz aktiviert und nach Inbetriebnahme über die jeweilige Nutzungsdauer abgeschrieben werden. Ab dem Jahr 2007 (Bilanzierung nach IFRS) wurden die Kostenbeiträge von Dritten, die im Jahr 2006 noch 5,977 Mrd. EUR betragen, nicht weiter als eigener Passivposten angesetzt, sondern direkt vom Anlagevermögen abgezogen (vgl. reduzierte Bilanzsumme 2007 im Vergleich zu 2006).

⁴⁾ im Zusammenhang mit dem Hybrid-CDO²⁾

⁵⁾ ohne MAV Cargo-Gruppe

Chronologie	
Frühjahr 2005	Beginn von Gesprächen zwischen der Organisationseinheit Corporate Treasury der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (ÖBB-Holding AG) und einem Vermittler über ein neues Finanzprodukt zum Zweck der Ertragsoptimierung aus Cross Border Leasing-Geschäften
21. April 2005	Beschluss des Vorstands der ÖBB-Holding AG: „Konzernvorschrift zur Konzernrichtlinie 8. Corporate Treasury“ (Konzernvorschrift Corporate Treasury)
30. Juni 2005	Antrag der unternehmenszugehörigen Finanzabteilung an den Vorstand der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft (Rail Cargo Austria AG), Genehmigung des Antrags am 7. Juli 2005
6. Juli 2005	Antrag der unternehmenszugehörigen Finanzabteilung an den Vorstand der ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft (ÖBB-Infrastruktur Bau AG), Genehmigung des Antrags am 28. Juli 2005
11. August 2005	Erteilung von Einzelvollmachten durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG an Mitarbeiter des Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG zum Abschluss von derivativen Finanzinstrumenten
29. August 2005	Information des Corporate Treasury an den Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG, dass mit der Deutsche Bank AG verhandelt werde. Der Finanzvorstand war zu diesem Zeitpunkt über den Geschäftsfall nicht im Detail informiert. Antrag der unternehmenszugehörigen Finanzabteilung an den Vorstand der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft (ÖBB-Personenverkehr AG), Genehmigung des Antrags am 31. August 2005 Anweisung des Vorstands der ÖBB-Holding AG „Asset/Liability and Risk Management“ zur Konzernvorschrift Corporate Treasury
5. September 2005	Verlangen des Finanzvorstands der ÖBB-Holding AG an das Corporate Treasury, ihn über den Geschäftsfall zur Gänze zu informieren
19. September 2005	„conference call“ zwischen dem Corporate Treasury und der Deutsche Bank AG
20. September 2005	Abschluss des derivativen Finanzinstruments (Hybrid-CDO ²) durch das Corporate Treasury mittels E-Mails
21. September 2005	Information des Corporate Treasury an den Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG, dass die Finanztransaktion bereits gehandelt wurde
ab Ende September 2005	Beginn der Einholung von Detailinformationen über die Ausgestaltung und den Risikogehalt des derivativen Finanzinstruments durch den Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG
10. November 2005	Information der Deutsche Bank AG an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG, dass die Finanztransaktion im September 2005 wirksam zustande kam und eine nachträgliche Glattstellung bzw. ein Ausstieg aus dem Geschäft einen zweistelligen Millionenbetrag verursachen würde 18. Vorstandssitzung der ÖBB-Holding AG; Beschluss, den Vorsitzenden des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG zu informieren



Finanztransaktionen der Österreichischen Bundesbahnen

Fortsetzung:	Chronologie
11. November 2005	Information des Vorsitzenden des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG durch den Vorstand der ÖBB-Holding AG
30. November 2005	Änderungsvereinbarung über das derivative Finanzinstrument zwischen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der ÖBB-Holding AG mit der Deutsche Bank AG
15. Dezember 2005	13. Sitzung des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG: Änderung der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG und daraus resultierende Änderungen in den Geschäftsordnungen der Aufsichtsräte für die operativen Gesellschaften Bericht des Vorstands der ÖBB-Holding AG an den Aufsichtsrat über ein derivatives Geschäft im Zusammenhang mit Cross Border Leasing-Wertpapieren
19. Juni 2006	Beschluss des Vorstands der Rail Cargo Austria AG: Beauftragung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit dem Abschluss der Verträge; kein Antrag an den Aufsichtsrat der Rail Cargo Austria AG
21. Juni 2006	Beschluss des Vorstands der ÖBB-Personenverkehr AG: Beauftragung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit dem Abschluss der Verträge; kein Antrag an den Aufsichtsrat der ÖBB-Personenverkehr AG
30. Juni 2006	Beschluss des Vorstands der ÖBB-Infrastruktur Bau AG über den Abschluss aller mit der Transaktion zusammenhängenden Verträge mit der Deutsche Bank AG; kein Antrag an den Aufsichtsrat der ÖBB-Infrastruktur Bau AG
13. Juli 2006	Abschluss von vier Portfolio Credit Default Swaps durch die ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit der Deutsche Bank AG
20. Juli 2006	Abschluss von 17 Absicherungsvereinbarungen zwischen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der Deutsche Bank AG
11. Dezember 2007	21. Sitzung des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG: Erörterung der Finanzgeschäfte mit Vertretern der Deutsche Bank AG
Jänner/Juli 2009	Abweisung der Klage der ÖBB-Infrastruktur Bau AG gegen die Deutsche Bank AG in erster bzw. zweiter Instanz
März 2009	Beschluss des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG, die Absicherungsvereinbarungen vorzeitig zu kündigen
Jänner 2010	vorzeitige Auflösung der Hybrid-CDO ² -Verträge gegen eine Einmalzahlung der ÖBB-Gesellschaften von 295 Mill. EUR

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1.1** Gem. § 99 Abs. 2 Bundesgesetz über die Geschäftsordnung des Nationalrates überprüfte der RH auf Verlangen der Abgeordneten Moser, Kogler, Freundinnen und Freunde die von der Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (ÖBB-Holding AG) sowie ihren Konzerngesellschaften mit der Deutsche Bank AG abgeschlossenen Finanztransaktionen.

Der RH überprüfte von Oktober bis Dezember 2008 diese Finanztransaktionen. Laut Antrag sollte die Gebarungsüberprüfung insbesondere die Rechtmäßigkeit, Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit dieser Finanztransaktionen unter Einbeziehung von elf gestellten Fragen umfassen, auf die – soweit sie mit der gegenständlichen Überprüfung im Zusammenhang standen – thematisch eingegangen wurde.

Ziel der Überprüfung war daher die Beurteilung der finanziellen Risiken der Cross Border Leasing (CBL)-Geschäfte sowie der Zweckmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit des mit der Deutsche Bank AG abgeschlossenen derivativen Finanzinstruments (Hybrid-CDO²)¹⁾. Weiters sollten die Verantwortlichkeiten der Gesellschaftsorgane sowie die Auswirkungen der Finanztransaktion auf die Verschuldung des ÖBB-Konzerns und auf die Haftungen des Bundes beurteilt werden.

¹⁾ Hybrid-CDO²: siehe dazu Glossar

Da die Originalverträge der CBL-Transaktionen aus gebührenrechtlichen Gründen im Ausland hinterlegt wurden, sah der RH die Originalverträge nicht ein. Der RH griff daher in seiner Beurteilung auf Zusammenfassungen der CBL-Verträge – in Form von jeweils rd. 50 Seiten umfassenden, von der ÖBB-Holding AG erstellten Shortlists – zurück. Auch die Wirtschaftsprüfer beschränkten sich bei ihren Berichten über die Prüfung der Jahresabschlüsse bzw. bei der Erstellung von Gutachten auf diese Unterlagen.

Die Vollständigkeit der Verträge und somit auch die Authentizität der vorliegenden Shortlists wurden vom RH nicht überprüft.

- 1.2** Zu dem im September 2009 übermittelten Prüfungsergebnis nahm die ÖBB-Holding AG im Dezember 2009 Stellung. Die Stellungnahme erfolgte auch im Namen der Vorstände der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (vormals ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft (ÖBB-Infrastruktur Bau AG)), der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft (ÖBB-Personenverkehr AG) und der Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft (Rail Cargo Austria AG), zu deren Abgabe sie ausdrücklich von den genannten Vorständen bevollmächtigt wurde. Das BMVIT nahm im Jänner 2010 das Prüfungsergebnis zur Kenntnis und verzichtete

auf die Abgabe einer Stellungnahme. Der RH erstattete der ÖBB-Holding AG seine Gegenäußerung im April 2010.

1.3 (1) *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG sei der Eindruck entstanden, dass sich die Feststellungen des RH ausschließlich oder zumindest hauptsächlich auf vorliegende schriftliche Aufzeichnungen gegründet hätten. Andere wichtige Informationsquellen, insbesondere mündliche Aussagen der betroffenen Personen, wie der aktiven und früheren Vorstandsmitglieder oder Mitglieder des Aufsichtsrats, seien nicht oder nicht hinreichend eingeholt und den Sachverhaltsfeststellungen zugrunde gelegt worden. Darüber hinaus hätten einzelne Personen die Aussage gegenüber dem RH verweigert.*

(2) Weiters wies die ÖBB-Holding AG darauf hin, dass wesentliche Unterlagen, wie bspw. das Urteil des Handelsgerichts Wien, vom RH nicht berücksichtigt worden seien und daher die Sachverhaltsermittlung unvollständig geblieben sei. Dies sei möglicherweise eine der Ursachen für unrichtige Schlussfolgerungen gewesen.

(3) Darüber hinaus führte die ÖBB-Holding AG aus, dass der RH ex post (nachgängig) prüfe. Dies lasse eine Feststellung und Prüfung, aus welchen Gründen sich die betroffenen Personen zum damaligen Zeitpunkt – wie vom RH beschrieben – verhalten hätten, unberücksichtigt. Insgesamt greife daher eine bloße ex post-Betrachtung zu kurz, weil nicht nur das Ergebnis, sondern insbesondere auch die Umstände, die zu den jeweiligen Entscheidungen der Vorstände geführt hätten, in die Bewertung durch den RH mit einzubeziehen seien.

1.4 (1) Der RH wies darauf hin, dass der Hauptzweck der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle in der Erhebung, Analyse sowie Auswertung von Daten besteht, die im Zuge von Gesprächen mit maßgeblichen Entscheidungsträgern ergänzt und bewertet werden.

Mündliche Aussagen von befragten Personen wurden insoweit berücksichtigt, als sie für die Sachverhaltsermittlung relevant waren, d.h. in einem klaren und logischen Zusammenhang mit den für die Überprüfung wesentlichen Fragen standen.

Mündliche Aussagen von Entscheidungsträgern, die nicht hinreichend belegt werden können oder im Widerspruch zu schriftlichen Unterlagen stehen, müssen bei der Darstellung und der Beurteilung von Sachverhalten außer Betracht bleiben.

Prüfungsablauf und –gegenstand

Weiters entgegnete der RH, dass die zur Zeit der Gebarungsüberprüfung agierenden Vorstandsmitglieder für die jeweiligen überprüften Unternehmungen vertretungsbefugt waren und daher gegenüber dem RH als maßgebliche Organe die erforderlichen Auskünfte erteilten. Der RH wurde weder bei den Gesprächen mit den Vorstandsmitgliedern noch mit dem ehemaligen und dem gegenwärtigen Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie weiteren Mitgliedern des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG mit Aussageverweigerungen konfrontiert.

(2) Der RH hielt fest, dass er seine Feststellungen auf der Grundlage der verfassungsgesetzlich vorgegebenen Prüfungsmaßstäbe der Rechtmäßigkeit, Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit traf. Entscheidungen von Zivilgerichten fließen bei Vorliegen eines Sachzusammenhangs mit den durch den RH zu überprüfenden Sachverhalten in seine Gesamtbeurteilung mit ein, sind jedoch für den RH nicht immer verwertbar.

Die ohne substanziellen Nachweis getroffene Behauptung einer unvollständigen Sachverhaltsermittlung mit möglicherweise unrichtigen Schlussfolgerungen durch den RH wird daher entschieden zurückgewiesen.

(3) Zum Vorhalt, dass der RH bei seiner Kritik regelmäßig eine ex post-Betrachtung anlege, erwiderte der RH, dass die Finanzkontrolle aufgrund der verfassungsgesetzlichen Regelungen als ex post-Kontrolle eingerichtet ist und naturgemäß die wirtschaftlichen Auswirkungen von Gebarungen von diesem Standpunkt aus darzustellen hat. Der RH legt seinen Beurteilungen auf Basis vorliegender Ergebnisse – entgegen der Behauptung der ÖBB-Holding AG – jedoch regelmäßig eine ex ante-Betrachtung zugrunde; er trifft seine Feststellungen auf Basis der zum Entscheidungszeitpunkt maßgeblichen rechtlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Dies zeigte sich im Prüfungsergebnis bspw. bei der Darstellung der bestehenden, jedoch noch nicht schlagend gewordenen Risiken der CBL-Transaktionen in TZ 9 bis 13, in der ausdrücklichen Berücksichtigung der „damaligen Informationen“ bei der Beurteilung der Aufsichtsratsgenehmigungspflicht der beschlossenen Finanztransaktion in TZ 18.2, letzter Absatz, bei der Bezugnahme auf die „sich seit Anfang 2007 ständig weiter ausbreitende Finanzmarktkrise“ bei der Auseinandersetzung mit den Sanierungsmaßnahmen in TZ 33 und bei der wirtschaftlichen und risikotechnischen Beurteilung der Absicherungsvereinbarung in TZ 31 und 32.

**Neue Bundesbahn-
struktur**

2 Wie der RH in seinem Bericht zur Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 (Reihe Bund 2007/15) festhielt, bestand das erklärte Hauptziel der Bahnreform darin, beginnend ab 2005 den Finanzierungsbedarf des Gesamtsystems ÖBB durch Effizienzsteigerungen und Erhöhung des Selbstfinanzierungsgrades kurzfristig zu stabilisieren und bis 2010 deutlich abzusenken.

Voraussetzung dafür war die Maastricht-konforme Entflechtung der in der Vergangenheit komplizierten Finanzierungsströme sowie der undifferenzierten Entscheidungs- und Verantwortungsstrukturen.

Zur Durchführung des rechtlich komplexen Umstrukturierungsvorgangs waren die Errichtung der ÖBB-Holding AG als strategische Dachgesellschaft und die Aufnahme der ÖBB (ÖBB-alt) in die ÖBB-Holding AG erforderlich.

Der Betriebsgegenstand der ÖBB-Holding AG umfasste seitdem die Wahrnehmung der Anteilsrechte an den operativen ÖBB-Gesellschaften mit der Zielsetzung einer einheitlichen strategischen Ausrichtung sowie die Vornahme aller Maßnahmen, die im Hinblick auf den ihr übertragenen Unternehmensgegenstand notwendig oder zweckmäßig waren.

Das zum 1. Jänner 2005 verbliebene Vermögen wurde abschließend formwechselnd in eine Aktiengesellschaft mit dem Firmenwortlaut ÖBB-Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft – als Rechtsnachfolgerin der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-Aktiengesellschaft, des Restvermögens der ÖBB-alt sowie des Restvermögens der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH – eingebracht.

Weiters wurden im Zuge der Umstrukturierung die ÖBB-Personenverkehr AG, die Rail Cargo Austria AG und die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG neu geschaffen.

Durch die Neustrukturierung des ÖBB-Konzerns sollte eine Stärkung der Eigenverantwortlichkeit der Unternehmensorgane und der einzelnen Teilbereiche, eine Erhöhung der Transparenz in der Unternehmensführung und -rechnung, mehr Flexibilität in der Leistungserbringung sowohl im Absatz- als auch im Infrastrukturbereich und eine Verbesserung der Kundennähe erreicht werden.

Cross Border Leasing

Allgemeines

- 3 Unter Cross Border Leasing (CBL) werden Leasinggeschäfte verstanden, die zu grenzüberschreitenden Leasingratenzahlungen führen. Dabei werden Anlagegüter einem ausländischen Investor zur Verfügung gestellt (verkauft bzw. vermietet), von diesem steuerlich verwertet sowie vom Eigentümer zurückgeleast und weiter betrieben. CBL-Transaktionen sollen durch die Nutzung unterschiedlicher Steuersysteme finanzielle Vorteile für die daran beteiligten Vertragsparteien generieren. Die dafür gegründeten ausländischen Zweckgesellschaften können in den jeweiligen Staaten beschleunigte Abschreibungen bzw. vorteilhafte Abgrenzungsmöglichkeiten für Mietvorauszahlungen steuerlich geltend machen. Ein Teil des dadurch erzielten Steuerstundungseffekts kommt den Leasingnehmern in Form eines bei Vertragsabschluss zufließenden Nettobarwertvorteils (zukünftige Zahlungsströme, die auf den Beginn der Vertragslaufzeit abgezinst werden) zugute.

Die komplexen CBL-Vertragswerke enthielten zahlreiche Risiken, die geeignet waren, den ursprünglich zugeflossenen Liquiditätsvorteil zu reduzieren bzw. im Extremfall einen Verlust zu verursachen. Im Folgenden wird auf einige wesentliche von den ÖBB-Gesellschaften übernommene Risiken gesondert eingegangen.

Eckdaten der CBL-Transaktionen der ÖBB-Gesellschaften

- 4 Von 1995 bis 2006 schlossen verschiedene Gesellschaften des ÖBB-Konzerns insgesamt 22 CBL-Transaktionen in den Ausprägungsformen Sale-in/Lease-out (SILO) und Lease-in/Lease-out (LILO) ab. Beim SILO wurde das Leasingobjekt an eine Zweckgesellschaft verkauft, anschließend von den ÖBB-Gesellschaften zurückgeleast und ihnen im Regelfall die Option eingeräumt, das Leasinggut am Ende der Vertragslaufzeit zu einem fixen Preis zurückzukaufen. Nach österreichischem Recht verblieb das wirtschaftliche Eigentum – aufgrund der bilanz- und steuerrechtlichen Zuordnung des Leasingguts – an den veräußerten und zurückgeleasten Sachanlagen bei den ÖBB-Gesellschaften; diese werden daher weiterhin im Anlagevermögen des ÖBB-Konzerns ausgewiesen.

Beim LILO wurde mit einer ausländischen Zweckgesellschaft ein Hauptleasingvertrag über die im zivilrechtlichen Eigentum der ÖBB-Gesellschaften verbleibenden Anlagen – verbunden mit einer an die ÖBB-Gesellschaften fließenden Mietvorauszahlung – abgeschlossen und das Leasinggut mittels Untermietvertrag zurückgeleast, wobei auch hier dem Hauptvermieter hinsichtlich bestimmter Rechte eine Kaufoption eingeräumt wurde.

5.1 Die ÖBB-Infrastruktur Bau AG schlossen 17, die ÖBB-Postbus GmbH zwei sowie die Rail-Equipment GmbH & Co KG, die damalige ÖBB-Traktion Gesellschaft mbH (nunmehr ÖBB-Produktion Gesellschaft mbH) und die ÖBB-Personenverkehr AG jeweils eine CBL-Transaktion ab, wobei eine der Transaktionen im Jahr 2008 ablief. Die Laufzeiten der Hauptmietverträge orientierten sich an der gewöhnlichen Restnutzungsdauer des Leasingguts und erstreckten sich bis zum Jahr 2040. Die CBL-Transaktion mit der längsten Restlaufzeit aus dem Rückmietvertrag soll im Jahr 2029 enden.

Eine typische CBL-Transaktion bestand aus rd. 20 englischsprachigen Verträgen und umfasste mehrere hundert Seiten.

Als Transaktionsmaterial dienten hauptsächlich Lokomotiven, Personen- und Güterwaggons, Busse, Streckensteuerungssysteme sowie die Verschiebebahnhöfe Wien-Kledering und Villach. Das Transaktionsvolumen in Form von Kaufpreisen und Mietvorauszahlungen betrug ursprünglich rd. 4,4 Mrd. EUR.

Die von den ÖBB-Gesellschaften aufgrund der CBL-Transaktionen erzielten Nettobarwertvorteile betragen 272,4 Mill. EUR. Sie lagen im Verhältnis zum Kaufpreis (SILO) bzw. zur Mietvorauszahlung (LILLO) zwischen 2,8 % und 9,5 %. Diese Nettobarwertvorteile stellten für die ÖBB-Gesellschaften gleichsam eine Abgeltung der übernommenen Risiken dar. Die ÖBB-Gesellschaften waren jedoch nicht in der Lage, die Angemessenheit der bei Vertragsabschluss lukrierten Nettobarwertvorteile und das Verhältnis der Aufteilung der Nettobarwertvorteile zwischen den ÖBB-Gesellschaften und den ausländischen Vertragspartnern nachzuprüfen bzw. -zurechnen. Weiters holten sie nicht in allen Fällen mehrere Angebote für CBL-Transaktionen ein.

5.2 Der RH hielt fest, dass es die ÖBB-Gesellschaften beim Abschluss der CBL-Geschäfte u.a. infolge fehlender Angebotseinholungen unterließen, die Angemessenheit der Bepreisung zu prüfen und die je nach Transaktion prozentuell schwankenden, in der Bandbreite bis zum rund dreifachen Wert divergierenden Nettobarwertvorteile sowie die Risiken kritisch zu beurteilen. Diese Vorgangsweise wurde dem mit den CBL-Geschäften verbundenen hohen Transaktionsvolumen nicht gerecht.

5.3 *Die ÖBB-Holding wies die Kritik des RH an den CBL-Transaktionen insofern zurück, als diese CBL-Geschäfte den ÖBB-Gesellschaften bisher mehr Vorteile als Nachteile eingebracht hätten.*

Cross Border Leasing

Da es sich bei CBL-Transaktionen um hochkomplexe Sondergeschäfte handle, sei es nicht nur bei den ÖBB-Gesellschaften, sondern auch bei anderen Marktteilnehmern de facto nie zu Parallelverhandlungen gekommen. Aufgrund der Spezialität sei nämlich ein zugeschnittenes Produkt angeboten und nachgefragt worden, das sich einer allgemeinen Vergleichbarkeit entzogen habe.

- 5.4** Der RH war sich der Komplexität von CBL-Transaktionen bewusst. Er stellte die bisherigen Vorteile der CBL-Transaktionen in Form der lukrierten Nettobarwertvorteile den bisher schlagend gewordenen Risiken gegenüber. Zudem erläuterte er die den CBL-Transaktionen immanenten Risiken und wies auf die bestehenden Risikopotenziale hin.

Weiters hielt er fest, dass die ÖBB-Gesellschaften in einigen, wenn auch nicht in allen Fällen, mehrere Angebote einholten und versuchten, sie vergleichbar zu machen.

CBL-Vertragsrisiken

Doppelzahlungsrisiko

- 6** Die in die CBL-Transaktionen involvierten ÖBB-Gesellschaften veranlagten die als Einmalzahlungen erhaltenen Kaufpreis- und Mietvorauszahlungen – vermindert um die bei den ÖBB-Gesellschaften verbliebenen Nettobarwertvorteile – in speziell strukturierten Produkten (Tilgungsträger). Die Tilgungsträger wurden am Beginn der Laufzeit mittels Einmalzahlung dotiert und sollten sowohl die laufenden Leasingraten der ÖBB-Gesellschaften für die im Rahmen der CBL-Transaktionen zurückgeleasten Vermögensgegenstände abdecken als auch die Bedienung der Kaufoption durch die ÖBB-Gesellschaften am Ende der Leasinglaufzeit ermöglichen.

Zu den Tilgungsträgern zählten einerseits vertraglich vereinbarte Vorauszahlungsinstrumente sowie andererseits Wertpapiere und Gelddepots, die im Regelfall fix verzinst waren. Bei den Vorauszahlungsinstrumenten handelte es sich um Verträge zwischen einer ÖBB-Gesellschaft und einem Finanzinstitut, in denen sich das Finanzinstitut dazu verpflichtete, gegen Leistung der Einmalzahlung die Zahlungsverpflichtungen der ÖBB-Gesellschaften aus den CBL-Transaktionen zu übernehmen (Schuldübernahmevertrag). Die Hauptanwendungsfälle der Vorauszahlungsinstrumente waren die Purchase Undertaking Agreements (PUA).



Cross Border Leasing

BMVIT

Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen

Zum 31. Oktober 2008 betrug der Rechenwert (seit Vertragsabschluss verzinste Einmalzahlungen abzüglich bereits geleisteter Leasingraten und Kaufpreiszahlungen) der Tilgungsträger rd. 2,82 Mrd. EUR. Davon entfielen rd. 1,96 Mrd. EUR auf Vorauszahlungsinstrumente und rd. 0,86 Mrd. EUR auf Wertpapiere und Gelddepots.

7.1 Hinsichtlich der Vorauszahlungsinstrumente bestanden für die ÖBB-Gesellschaften zwei Hauptrisiken, die als Grundlage für Bewertungen herangezogen werden konnten:

(1) **Risiko des Ausfalls des PUA-Vertragspartners:** Im Falle der Insolvenz des PUA-Vertragspartners war das Vorauszahlungsinstrument bis auf eine allenfalls zu erzielende Konkursquote wertlos. Trotzdem waren die ÖBB-Gesellschaften aufgrund der weiterlaufenden CBL-Verträge verpflichtet, für die fristgerechte Begleichung der vereinbarten Leasingraten und Kaufpreiszahlungen zu sorgen (Doppelzahlungsrisiko).

Die ÖBB-Holding AG bewertete die Vorauszahlungsinstrumente auf Basis der Ausfallwahrscheinlichkeit der PUA-Vertragspartner. Die ermittelten Bewertungsverluste können nachstehender Tabelle entnommen werden:

Tabelle 1: Vorläufige Bewertungsverluste bei Vorauszahlungsinstrumenten Ende 2008

Risikobezeichnung	Bewertungsverluste in Mill. EUR
American International Group (AIG)	6,74
ABN AMRO	4,49
UniCredit Leasing	0,06
Bank of Ireland	4,80
Swiss Re Financial Products	12,42
Barclays Bank	0,92
Summe	29,43

Cross Border Leasing

(2) **Risiko der Ratingverschlechterung des PUA-Vertragspartners:** Im Falle der Ratingverschlechterung mussten die betroffenen ÖBB-Gesellschaften mitunter das bei Vertragsabschluss mit den ausländischen Zweckgesellschaften vereinbarte Sicherheitsniveau wieder herstellen, wobei der CBL-Vertrag davon unberührt blieb. Eine Möglichkeit bestand darin, zu einem PUA-Vertragspartner mit besserem Rating zu wechseln oder zusätzliche Sicherheiten beizubringen. Ein PUA-Vertragspartnerwechsel wäre mit Kosten für die ÖBB-Gesellschaften verbunden gewesen. Bis Ende Oktober 2008 nahmen die ÖBB-Gesellschaften keinen Vertragspartnerwechsel vor.

Ausgelöst durch die Ratingverschlechterung der American International Group (AIG) mussten im Jahr 2008 – zusätzlich zu den Bewertungsverlusten von 29,43 Mill. EUR – 1,20 Mill. EUR für die Beibringung einer Bankgarantie aufgewendet werden.

Darüber hinaus holte die Organisationseinheit Corporate Treasury in Einzelfällen die im Falle einer Ratingverschlechterung und vorzeitigen Vertragsauflösung tatsächlich von den PUA-Vertragspartnern zu erzielenden Auflösungswerte ein. Diese waren als laufende Bewertungen zu verstehen, wobei ein abschließender Schaden nur im Fall einer Insolvenz drohte. Der derart bspw. für die AIG Ende Oktober 2008 ermittelte Bewertungsverlust betrug 13,26 Mill. EUR und war damit um 6,52 Mill. EUR höher als jener aufgrund der Ausfallswahrscheinlichkeit.

- 7.2** Der RH wies auf das Doppelzahlungsrisiko sowie die Risiken der ÖBB-Gesellschaften hin, bei Bedarf zusätzliche Sicherheiten aufzubringen oder einen geeigneten Vertragspartner finden zu müssen. Diese Verpflichtungen könnten als Folge der internationalen Finanzkrise zusätzlich zu den schon verbuchten Bewertungsverlusten und angefallenen Besicherungskosten von insgesamt 30,63 Mill. EUR weitere Kosten nach sich ziehen. Diese Kostenbelastungen würden den Nettobarwertvorteil reduzieren bzw. könnten diesen im Extremfall auch überschreiten.

Der RH empfahl, bei Vorauszahlungsinstrumenten Ratingverschlechterungen von PUA-Vertragspartnern besonders zu beachten. Gegebenenfalls sollten bei einer erhöhten Ratingverschlechterung – zusätzlich zu den auf Ausfallswahrscheinlichkeiten beruhenden Bewertungen – die Auflösungswerte ermittelt werden, um die finanziellen Folgen eines Vertragspartnerwechsels besser abschätzen zu können.

- 7.3** Die ÖBB-Holding AG wies in ihrer Stellungnahme den Begriff „Doppelzahlungsrisiko“ als unzulässig zurück, weil hiedurch eine völlig unakzeptable CBL-Konstruktion und ein Schadenspotenzial suggeriert würden, die tatsächlich so nicht vorlägen. Weiters führte sie aus, dass das Doppelzahlungsrisiko nach menschlichem Ermessen auszuschließen sei, weil von den ÖBB-Gesellschaften bisher weder einmal gezahlt worden sei, noch in Zukunft doppelt zu zahlen sein werde.

Weiters handle es sich bei der vom RH dargestellten Möglichkeit der Überschreitung des Nettobarwertvorteils durch zusätzliche Kostenbelastungen um ein äußerst unwahrscheinliches Extremszenario; dieses stimme mit der bilanzierten und testierten CBL-Realität nicht überein. Insgesamt hätten sich die CBL-Geschäfte für die ÖBB-Gesellschaften – unter Berücksichtigung der bis Ende 2008 lukrierten Zinserträge (115,60 Mill. EUR) sowie verbuchten Bewertungsverluste und angefallenen Besicherungskosten (30,63 Mill. EUR) – als ein positives Geschäft erwiesen. Zudem suggeriere die Wortwahl „Bewertungsverlust“ einen bereits eingetretenen Verlust.

Außerdem würden laut aktueller ÖBB-Strategie das CBL-Portfolio ruhig bewirtschaftet und die positiven Nettobarwerte möglichst verteidigt; die CBL-Verträge sollten somit nicht mit Verlust geschlossen werden.

- 7.4** Der RH hielt fest, dass der Begriff „Doppelzahlungsrisiko“ in deutschsprachigen Publikationen zum Themenkomplex CBL Verwendung findet.

Wie die ÖBB-Holding AG selbst ausführte, wurde der im Zuge der CBL-Transaktionen erzielte Erlös in Tilgungsträger veranlagt (erste und der Intention des CBL entsprechende Zahlung). Da das Ausfallsrisiko – wie unter TZ 8 dargestellt wird – in zwei Fällen schlagend wurde, wird die dadurch entstandene Deckungslücke durch den Aufbau eines neuen Tilgungsträgers bzw. Zahlungen aus dem laufenden Betrieb (zweite Zahlung) zu schließen sein (Doppelzahlung). Somit wurde das Doppelzahlungsrisiko schlagend. Der RH konnte daher nicht nachvollziehen, warum die ÖBB-Holding AG das Doppelzahlungsrisiko nach menschlichem Ermessen ausschloss.

Außerdem stellte der RH fest, dass er die aus Bewertungen stammenden Verluste bei Vorauszahlungsinstrumenten als verbuchte Bewertungsverluste und nicht als realisierte Verluste darstellte.

Cross Border Leasing

Die ergänzenden Ausführungen der ÖBB-Holding AG zur aktuellen ÖBB-Strategie betreffend die Bewirtschaftung des CBL-Portfolios nahm der RH zur Kenntnis.

- 8.1** Zum 31. Oktober 2008 betrug der Rechenwert der in Verbindung mit CBL-Transaktionen stehenden Wertpapiere und Gelddepots rd. 0,86 Mrd. EUR. Davon entfielen 537,41 Mill. EUR auf Gelddepots, 233,77 Mill. EUR auf Schuldverschreibungen der USA und der kanadischen Provinz Ontario und die restlichen 86,26 Mill. EUR auf sonstige Wertpapiere.

Das Verlustrisiko der als Tilgungsträger verwendeten Wertpapiere lag im Zahlungsausfall des Emittenten des Wertpapiers bzw. im Verkauf des Wertpapiers zu einem unter dem Rechenwert liegenden Marktwert. Bei den einzelnen CBL-Transaktionen war der Nettobarwertvorteil grundsätzlich umso größer, je höher die erwartete Rendite und damit auch das Verlustrisiko der veranlagten Wertpapiere war.

Nachstehende Aufstellung zeigt die laut Konzernabschluss 2008 im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen im Bereich der Wertpapiere und Gelddepots erwarteten vorläufigen Verluste (bis Ende 2008 waren lediglich Wertpapiere betroffen):

Tabelle 2: Vorläufige Verluste der Wertpapiere Ende 2008

Risikobezeichnung	Bewertungsverluste	Ausbuchungen
	in Mill. EUR	
Credit Suisse First Boston	0,56	
SPARC II Limited (GE Capital Corp. CLN)	2,40	
Lehman Brothers Treasury Co. B.V.	8,60	
Sigma Finance Corporation (Capital Note) ¹⁾	4,02	10,60
Summe	15,58	10,60

¹⁾ Rückstellung von 4,02 Mill. EUR für Unterdeckung der Rückzahlungsverpflichtung



Cross Border Leasing

BMVIT

Finanztransaktionen der Österreichischen Bundesbahnen

Die ÖBB-Holding AG wertberichtigte die Wertpapiere der Lehman Brothers Treasury Co. B.V. im Gegensatz zu jenen der Credit Suisse First Boston und der SPARC II Limited bereits zur Gänze. Die Wertpapiere der Sigma Finance Corporation in Höhe von 10,60 Mill. EUR wurden bereits vollständig ausgebucht. Darüber hinaus wurde für die rechnerische Differenz, die aufgrund niedriger rentierender Ersatzveranlagungen erwartet wird, eine Rückstellung in Höhe von 4,02 Mill. EUR gebildet.

Der bereits realisierte Verlust von 10,60 Mill. EUR betraf die damalige ÖBB-Traktion Gesellschaft mbH, die aus der CBL-Transaktion einen Nettobarwertvorteil von 6,29 Mill. EUR lukrierte. Daraus ergab sich für die Gesellschaft ein negatives Ergebnis von 4,31 Mill. EUR. Sollten auch die Wertpapiere der Lehman Brothers Treasury Co. B.V. endgültig ausfallen und der Verlust aus dieser Veranlagung realisiert werden, würde auch die ÖBB-Postbus GmbH unter Berücksichtigung des Nettobarwertvorteils von 3,68 Mill. EUR ein negatives Ergebnis von 4,92 Mill. EUR aus der CBL-Transaktion erleiden.

Die in der Tabelle angeführten Wertpapiere waren im Vergleich zu den Schuldverschreibungen der USA und der kanadischen Provinz Ontario einem erhöhten Verlustrisiko ausgesetzt. Dies war insbesondere anhand der Wertpapiere der Credit Suisse First Boston und der der Sigma Finance Corporation zu ersehen, bei denen es sich um nachrangig zu bedienendes Kapital handelte, das im Falle eines Konkurses nachrangig an die ÖBB-Gesellschaften zurückzuzahlen war.

- 8.2** Der RH wies kritisch darauf hin, dass die ÖBB-Gesellschaften beim Kauf der oben angeführten Wertpapiere zur Erzielung eines höheren Nettobarwertvorteils ein höheres Risiko eingingen als bspw. bei Veranlagungen in Schuldverschreibungen der USA. Dadurch erlitten sie buchhalterische Verluste von 26,18 Mill. EUR, wovon bereits 10,60 Mill. EUR ausgebucht wurden. Dies führte bei der betroffenen Gesellschaft zu einem den Nettobarwertvorteil übersteigenden Verlust von 4,31 Mill. EUR aus der CBL-Transaktion.
- 8.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG würden alle ÖBB-Teilkonzerne im Jahr 2009 weiterhin über einen positiven „CBL-Nettobarwertstatus“ verfügen.*

Die Tilgungsträger würden üblicherweise vom Leasinggeber ausgewählt, so dass den ÖBB-Gesellschaften kein freies Wahlrecht zugekommen sei. Der Leasinggeber gebe dabei im eigenen Interesse der Sicherheit den Vorzug vor einer höheren Rendite. Die eingetretenen, beim Abschluss der Geschäfte jedoch nicht vorhersehbaren (Bewertungs-)Verluste dürf-

Cross Border Leasing

ten keinesfalls als ein Beweis für riskantes Handeln der ÖBB-Gesellschaften angesehen werden. Zum jeweiligen Geschäftsabschluss hätten diese Counterparts (PUA-Vertragspartner bzw. Emittenten von Wertpapieren) laut Rating beste Bonität und somit minimale Ausfallswahrscheinlichkeit gehabt.

Bei lediglich zwei Transaktionen sei das Ausfallsrisiko schlagend geworden, bei einigen bestehe ein denkbares Ausfallsrisiko und beim überwiegenden Volumen (z.B. Schuldverschreibungen der USA und der kanadischen Provinz Ontario) sei ein derartiges Risiko nur in sehr geringem Ausmaß vorhanden.

Laut ÖBB-Holding AG widerspreche sich der RH, wenn er einerseits trotz des Vorhandenseins von Tilgungsträgern, wie z.B. Merrill Lynch, UniCredit Leasing mit Haftung der Stadt Wien und dgl., von Doppelzahlungsrisiko spreche, andererseits aber an anderer Stelle Absicherungsmaßnahmen zur Vermeidung bzw. Reduzierung eben dieses Risikos als unwirtschaftlich und unsinnig bezeichne.

- 8.4** Der RH hielt dem Argument, dass alle ÖBB-Teilkonzerne im Jahr 2009 weiterhin über einen positiven „CBL-Nettobarwertstatus“ verfügen würden, entgegen, dass er in seiner Betrachtung auf den Bilanzstichtag 31. Dezember 2008 sowie auf Einzelgesellschaften abstellte. Ferner hielt er fest, dass im Fall des Ausfalls auch der Wertpapiere von Lehman Brothers zwei Konzerngesellschaften (die damalige ÖBB-Traktion Gesellschaft mbH und die ÖBB-Postbus GmbH) die Nettobarwertvorteile übersteigende Verluste aus den CBL-Transaktionen erleiden würden.

Hinsichtlich der Auswahl der Tilgungsträger richtete sich die Kritik des RH darauf, dass die ÖBB-Gesellschaften gerade in jenen Fällen, in denen die Auswahl der Tilgungsträger nicht unmittelbar Bestandteil der CBL-Transaktionen war – und diese Tilgungsträger von den ÖBB-Gesellschaften frei gewählt werden konnten (wie z.B. bei den Wertpapieren von General Electric, Sigma Finance und Lehman Brothers) –, ein höheres Risiko eingingen als dies bei CBL-Transaktionen (oftmals verwendete Tilgungsträger waren Schuldverschreibungen der USA) üblich war.

Zudem hielt der RH fest, dass die auch in der Stellungnahme sinngemäß wiedergegebene Kernaussage „höhere Rendite nur durch höheres Risiko“ nicht entkräftet werden konnte.

Weiters traf der RH im Zusammenhang mit dem Doppelzahlungsrisiko keine generelle Aussage, Absicherungsvereinbarungen zu tätigen.



Cross Border Leasing

BMVIT

Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen

Vielmehr kritisierte er unter TZ 31 und 32 den Abschluss von Absicherungsvereinbarungen unter dem Gesichtspunkt, dass damit einerseits nachträglich für den Hybrid-CDO² ein Zusammenhang mit satzungskonformen Bahngeschäften hergestellt und andererseits Risiken der ÖBB-Gesellschaften insbesondere gegen den Ausfall der Gemeinde Wien, der Republik Österreich und der USA abgesichert werden sollten. Nur diese spezielle Form der Absicherung hielt er – wie auch die mit der Gutachtenerstellung beauftragte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft – für wirtschaftlich und risikotechnisch nicht vertretbar. Daher lag kein Widerspruch in der Argumentation des RH vor.

Verlustrisiko

- 9.1** Die CBL-Verträge verpflichteten die ÖBB-Gesellschaften, das Leasinggut über die gesamte Laufzeit hindurch betriebsbereit zu halten, selbst wenn dies ökonomisch nicht zweckmäßig war. Zumindest 14 Lokomotiven der Reihe 1014 und drei Lokomotiven der Reihe 1822 mussten betriebsbereit gehalten werden, obwohl sie keiner adäquaten Verwendung zugeführt werden konnten. Eine Veräußerung war nicht möglich.

In mehreren Fällen endete die wirtschaftliche Nutzungsdauer vor Ablauf der CBL-Transaktion. So lief bspw. die wirtschaftliche Nutzungsdauer von 106 Lokomotiven der Reihe 1044 durchschnittlich 9,4 Jahre vor Ende der geplanten CBL-Laufzeit aus.

Im Verlustfall hatten die ÖBB-Gesellschaften die Möglichkeit, das Leasinggut zu ersetzen oder das CBL in Bezug auf das „verlorene“ Leasinggut vorzeitig zu beenden. Die Beendigung war mit der Zahlung des vertraglich vereinbarten Kündigungsbetrags verbunden.

Unter die Verlustklausel fielen im Wesentlichen das Verschwinden des Leasingguts, dessen völlige Zerstörung, irreparable Schäden am Leasinggut, dessen Enteignung und sein nicht mehr möglicher wirtschaftlicher Gebrauch.

Die ÖBB-Holding AG führte vor Vertragsabschluss keine Studien durch, um feststellen zu können, welche Transaktionsmaterialien für die Einbindung in CBL-Transaktionen geeignet waren. In mehreren Fällen brachten die ÖBB-Gesellschaften bereits gebrauchtes Transaktionsmaterial in CBL-Transaktionen ein.

Cross Border Leasing

- 9.2** Nach Ansicht des RH barg die lange Vertragsdauer der CBL-Transaktionen, verbunden mit den sich allfällig ändernden Anforderungen an die schienengebundene Transportwirtschaft, erhebliche Risiken im Hinblick auf die ökonomische Einsetzbarkeit des Rollmaterials (z.B. nachhaltige Rückgänge im Güterverkehr).

Der RH bemängelte, dass die ÖBB-Gesellschaften vor Abschluss der CBL-Transaktionen keine eingehenden Studien über die Eignung des eingebundenen Transaktionsmaterials erstellten, aus welchen die Restnutzungsdauer des Transaktionsmaterials sowie dessen ökonomische Einsetzbarkeit hervorgingen. Durch die Einbringung von zum Teil gebrauchtem Transaktionsmaterial erhöhte sich das ökonomische Verlustrisiko noch zusätzlich.

- 9.3** *Die ÖBB-Holding AG erachtete das vom RH zitierte Risiko unwirtschaftlichen Handelns als nicht nachvollziehbar. Sie hielt fest, dass unternehmerisches Handeln prinzipiell Risiken in sich berge.*

Die ÖBB-Gesellschaften seien in der freien rechtlichen Verfügung des Transaktionsmaterials nicht beschränkt. Die Verträge seien derart gestaltet, dass es bisher praktisch kaum zu Störungen beim operativen Geschäft gekommen sei. Immerhin habe auch die Restrukturierung der ÖBB, die während der Laufzeit der CBL-Geschäfte erfolgte, problemlos durchgeführt werden können.

Ferner teilte die ÖBB-Holding AG mit, dass zwischenzeitlich 14 Lokomotiven der Reihe 1014 und drei Lokomotiven der Reihe 1822 aus den CBL-Transaktionen herausgelöst worden seien; sie verwies auf die Gesamtanzahl von 455 CBL-Lokomotiven.

- 9.4** Das vom RH aufgezeigte Risiko unwirtschaftlichen Handelns bezog sich auf jene Fälle, in denen die ÖBB-Gesellschaften der vertraglichen Verpflichtung, das Transaktionsmaterial betriebsbereit zu halten, nachkommen mussten, obwohl das Transaktionsmaterial aus rein betriebsökonomischen Gründen (z.B. zu hohe Kosten der Wartung) bereits ausgedient werden müsste. Dieses Risiko nahm bei der Einbindung gebrauchten Transaktionsmaterials und gegen Ende der Vertragslaufzeit zu. Dabei stellte der RH nicht in Abrede, dass unternehmerische Tätigkeit grundsätzlich mit dem Risiko unwirtschaftlichen Handelns behaftet ist.

Der RH hielt an seiner Ansicht fest, dass die ÖBB-Gesellschaften aufgrund der CBL-Transaktionen in ihrer freien rechtlichen Verfügung des Transaktionsmaterials eingeschränkt waren. Er verwies auch auf die Darstellung in den Geschäftsberichten der ÖBB-Holding AG, wonach



Cross Border Leasing

BMVIT

Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen

die den CBL-Transaktionen unterworfenen Vermögenswerte gemäß den in den Verträgen enthaltenen Vorschriften regelmäßig gewartet werden mussten und grundsätzlich nicht veräußert, vermietet, verpfändet oder stillgelegt werden durften.

Der RH nahm den ergänzenden Hinweis auf die Herauslösung der 17 Lokomotiven aus den CBL-Transaktionen zur Kenntnis, wenngleich die Angabe der damit verbundenen Kosten unterblieb.

Strukturelles Flexibilitätsrisiko

- 10.1** Die strukturelle Flexibilität stellte auf das im Zusammenhang mit gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen und Privatisierungen verbundene Risiko ab.

Die zwischen den ausländischen Zweckgesellschaften und den ÖBB-Gesellschaften im Zuge der CBL-Transaktionen abgeschlossenen Verträge beinhalteten im Regelfall eine Klausel, die das Subleasing gestattete, das Sub-Subleasing jedoch untersagte.

Da fast alle CBL-Transaktionen zwischen 1995 und 2004 abgeschlossen wurden, war ursprünglich die ÖBB-Infrastruktur Bau AG – bis auf einzelne Ausnahmen – Leasingnehmerin der CBL-Transaktionen. Im Zuge der ÖBB-Umstrukturierung in den Jahren 2004 und 2005 wurden zwischen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG einerseits und der ÖBB-Personenverkehr AG, der Rail Cargo Austria AG und der ÖBB-Traktion Gesellschaft mbH andererseits Lease Agreements abgeschlossen. Im Außenverhältnis blieb die ÖBB-Infrastruktur Bau AG Vertragspartner der ausländischen Zweckgesellschaften.

Aufgrund der konzernintern abgeschlossenen Lease Agreements war Ende 2008 bei 16 von 21 Transaktionen trotz eines gegebenen Bedarfs kein weiteres Leasing (Sub-Subleasing) mehr möglich.

Die Privatisierung von Teilen des ÖBB-Konzerns, wie z.B. des Güterverkehrs, hätte auf den Weiterbestand der CBL-Verträge insoweit keine Auswirkung, als die Republik Österreich zumindest 51 %-Eigentümerin der Gesellschaften bleibt.

Cross Border Leasing

10.2 Der RH wies darauf hin, dass die bis zum Jahr 2005 durchgeführten Umgründungsvorgänge im ÖBB-Konzern die Disposition über das Rollmaterial wegen der Klauseln in den Lease Agreements beschränkten. Dadurch konnte nicht mehr benötigtes bzw. nicht mehr geeignetes Transaktionsmaterial – wie im europäischen Bahnverkehr üblich – nicht weiterverleaset werden.

Zudem könnten im Falle einer (teilweisen) Privatisierung von Gesellschaften des ÖBB-Konzerns die CBL-bedingten Beschränkungen des Transaktionsmaterials zur Minderung eines allfälligen Verkaufserlöses führen und bei negativen Auswirkungen auf das Rating die Beibringung zusätzlicher Sicherheiten (z.B. Garantien und Haftungen) erfordern.

Vertrags- und Prozessrisiko

11.1 Die CBL-Vertragswerke regelten insbesondere die mit CBL-Transaktionen einhergehenden Leistungs- und Unterlassungspflichten.

Als zentrale Pflichtverletzungen galten u.a. die Verletzung von Vertragspflichten aus der Gesamtdokumentation (Betriebsbereithaltung, Wartungs- und Instandhaltungsleistungen usw.), nachweislich falsche oder irreführende Angaben, die Verletzung der Versicherungspflichten und die Nichtzahlung von Leasingraten.

Darüber hinaus beinhalteten die Verträge eine Vielzahl an Klauseln, wie z.B. für Schadenersatzregelungen, Ausgleichszahlungen für etwaige steuerliche Schlechterstellungen von ausländischen Vertragspartnern und Kaufoptionen.

Die von den ÖBB-Gesellschaften abgeschlossenen CBL-Verträge unterlagen unterschiedlichen staatlichen Rechtsnormen (z.B. englischen, kanadischen oder französischen bzw. jenen des Bundesstaates New York) und wiesen transaktionsbedingt voneinander differierende Gerichtsstände auf.

11.2 Der RH erachtete die vertragskonforme Abwicklung der CBL-Transaktionen als zunehmend wichtig, weil ihre steuerliche Behandlung mit dem American Jobs Creation Act des Jahres 2004 neu geregelt wurde und die US-Finanzverwaltung im Jahr 2005 die CBL-Transaktionen als missbräuchliche Steuerumgehungsmodelle qualifizierte.



Cross Border Leasing

BMVIT

**Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen**

Aus diesem Grund könnten die ausländischen Zweckgesellschaften vermeintlich geringfügige Vertragsverletzungen der ÖBB-Gesellschaften als Begründung für die Beendigung der CBL-Transaktionen – auf Kosten der ÖBB-Gesellschaften – heranziehen.

Weiters wies der RH darauf hin, dass sich aus der Anwendung mehrerer unterschiedlicher staatlicher Rechtsnormen und der Vereinbarung internationaler Gerichtsstände schwer bewertbare Prozess- und Rechtsrisiken ergaben.

Abwicklungsrisiko

- 12.1** Mit der Verwaltung und der Abwicklung der CBL-Transaktionen betraute die ÖBB-Holding AG einen vollzeitbeschäftigten Mitarbeiter. Im Anlassfall, z.B. bei der konkreten Auslegung von Vertragsklauseln, zog sie eine Anwaltskanzlei hinzu.

Die ÖBB-Gesellschaften verfügten über keine gesammelten Aufzeichnungen der im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen angefallenen Kosten.

- 12.2** Der RH hielt es für notwendig, dass zumindest zwei Mitarbeiter der ÖBB-Holding AG über transaktionsspezifische Detailkenntnisse verfügen, um personelle Abhängigkeiten zu mindern, eine zuverlässige Vertretungsregelung zu schaffen und ein funktionstüchtiges Vertragscontrolling zu gewährleisten.

Weiters hielt der RH fest, dass – unter Zugrundelegung der geübten Praxis – selbst nach Beendigung aller CBL-Transaktionen deren finanzieller Erfolg oder Misserfolg nicht hinreichend genau quantifiziert werden können. Er regte daher an, alle im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen intern und extern anfallenden Kosten gesammelt zu erfassen, um zumindest ex post deren finanzielle Effekte beurteilen zu können.

- 12.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG könne sie – wie sich bei den CBL-Auflösungen 2009 zeigte – die Wirtschaftlichkeit einzelner Transaktionen nachvollziehen. Übergreifende Kostenpositionen, wie Übersetzungen, Beratungen usw., würden nicht auf einzelne Transaktionen aufgeschlüsselt.*

Cross Border Leasing

Weiters seien seit Mitte 2008 zwei weitere Mitarbeiter in das CBL-Team eingebunden worden, womit in Kombination mit externen Beratern und Rechtsanwälten angemessene fachliche und personelle Kapazitäten vorhanden seien.

- 12.4** Für den RH war die Stellungnahme zur Wirtschaftlichkeit der einzelnen Transaktionen mangels detaillierter Ausführungen zu den 2009 erfolgten Auflösungen von CBL-Transaktionen nicht nachvollziehbar, zumal auch die übergreifenden Positionen nicht auf die Transaktionen aufgeschlüsselt werden. Er hielt daher seine Empfehlung aufrecht, die anfallenden Kosten gesammelt zu erfassen und den einzelnen CBL-Transaktionen bestmöglich zuzurechnen.

Die Ausführungen betreffend die Verbesserungen der fachlichen und personellen Kapazitäten des CBL-Teams nahm der RH zur Kenntnis.

Weitere Risiken und Berichtswesen

- 13.1** Weitere Risiken betrafen u.a. steuerrechtliche Aspekte, wie Quellensteuer, Körperschaftsteuer, Kapitalertragsteuer, Umsatzsteuer, Änderungen der Steuergesetzgebung in den USA, Währungs- und Zinsänderungsrisiken, Insolvenzrisiken, Länderrisiken und Risiken der Rückzahlung erhaltener Zuwendungen (z.B. Förderungen).

Der von der ÖBB-Holding AG monatlich erstellte Finanz- und Risikobericht enthielt ab Herbst 2008 neben historischen Informationen zu einzelnen CBL-Transaktionen, wie z.B. Vertragspartner, Volumina und Nettobarwertvorteile, auch eine nach Risikogehalt abgestufte Klassifizierung aller Tilgungsträger. Ein darüber hinausreichendes, standardisiertes Berichtswesen, in das alle mit CBL-Geschäften befassten ÖBB-Gesellschaften einbezogen waren, war bis Oktober 2008 nicht vorhanden.

Die ÖBB-Holding AG plante, eigene CBL-Berichte für die Konzerngesellschaften zu erstellen und die CBL-Transaktionen in der Folge durch ein Beratungsunternehmen nach Abwicklungs- und Risikogesichtspunkten aufarbeiten zu lassen.

- 13.2** Der RH bemängelte, dass die ÖBB-Gesellschaften erst 13 Jahre nach Abschluss der ersten CBL-Transaktion Ansätze eines gesamthaften Risikoberichts entwickelten. Der RH wertete das im Zusammenhang mit den CBL-Transaktionen wenig ausgereifte Berichtswesen als Ausdruck mangelnden Risikobewusstseins, welches dem Risikogehalt der CBL-Transaktionen nicht gerecht wurde.



Cross Border Leasing

BMVIT

Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen

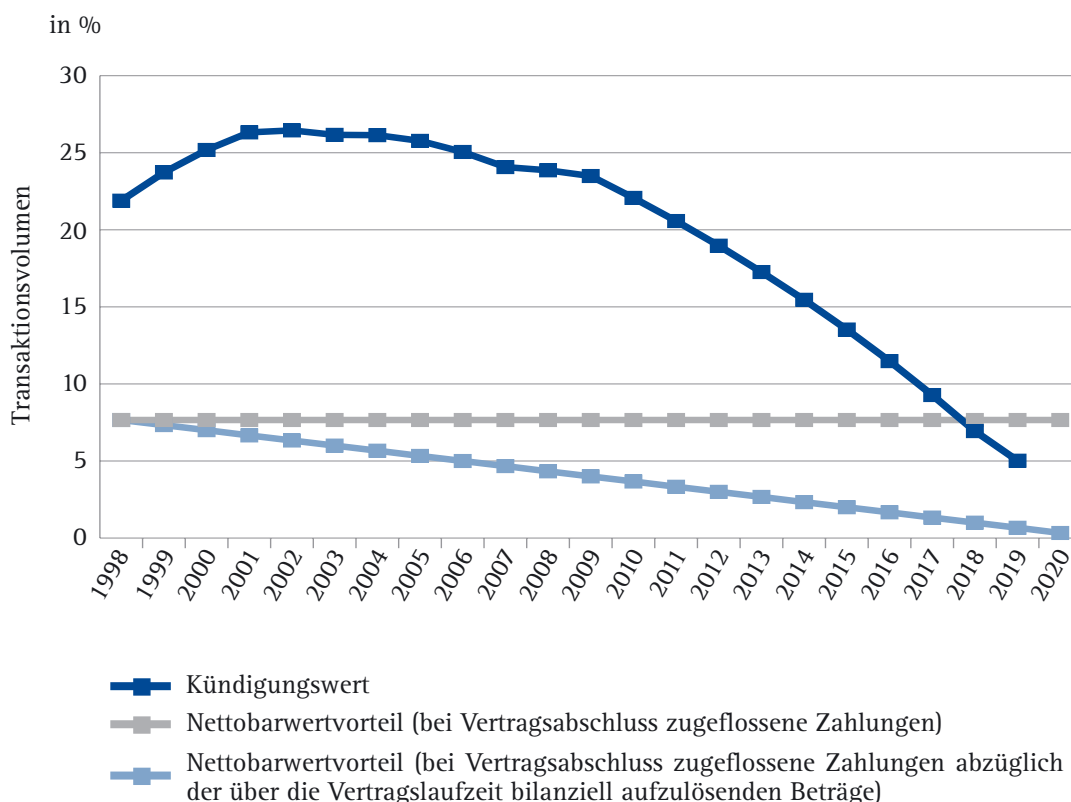
Der RH regte an, ein aussagekräftiges Berichtswesen zum Themenkomplex CBL aufzubauen und darin Stressszenarien für wirtschaftliche Krisenszenarien zu berücksichtigen.

Möglichkeiten einer vorzeitigen Transaktionsbeendigung

14.1 (1) Im Falle von Pflichtverletzungen bzw. der freiwilligen Beendigung von CBL-Transaktionen hatten die ÖBB-Gesellschaften die vertraglich vereinbarten Kündigungszahlungen an die ausländischen Vertragspartner zu leisten.

Die typische Entwicklung der Kündigungszahlungen und des Nettoarwertvorteils einer CBL-Transaktion können dem nachfolgenden Beispiel entnommen werden:

Kündigungszahlungen im Falle der vorzeitigen Vertragsbeendigung



Cross Border Leasing

Aus der grafischen Darstellung geht hervor, dass die Kündigungsbeiträge am Beginn einer CBL-Transaktion bis zu etwa 25 % des Transaktionsvolumens betragen konnten und über die Laufzeit sukzessive abnahmen. Im vorstehenden Beispiel fiel der Kündigungsbetrag bis zum Jahr 2019 auf 5 %.

(2) Ende 2008 betrug der durchschnittliche Kündigungswert aller CBL-Transaktionen, das sind die Kosten der vorzeitigen Vertragsauflösung, rd. 627 Mill. EUR; das entspricht 14,3 % des ursprünglichen Transaktionsvolumens von rd. 4,4 Mrd. EUR.

Im Jahr 2008 unterbreitete ein ausländischer CBL-Vertragspartner einer ÖBB-Gesellschaft ein konkretes Ausstiegsangebot. Obwohl der ausländische Vertragspartner bereit gewesen wäre, auf 24 Mill. USD seiner vertraglichen Ansprüche zu verzichten, nahm die betroffene ÖBB-Gesellschaft das Angebot nicht an, ohne die maßgeblichen Gründe dafür darzulegen.

In der Zwischenzeit traten einige Fälle vorzeitiger Beendigungen von CBL-Geschäften durch österreichische öffentliche Unternehmen auf.

14.2 Der RH wies darauf hin, dass die gleichzeitige Kündigung aller CBL-Transaktionen einmalige Kosten in Höhe von rd. 627 Mill. EUR verursachen würde. Damit würden die Auflösungskosten die lukrierten Nettobarwertvorteile in Höhe von insgesamt 272,4 Mill. EUR um 354,6 Mill. EUR übersteigen.

Unter den geänderten Rahmenbedingungen – z.T. angespannte Liquiditätssituation bei den CBL-Vertragspartnern als Folge der Finanzkrise und geänderte steuerliche Verhältnisse in den USA – sowie unter Zugrundelegung der weiter bestehenden Risiken regte der RH an, eine Strategie in Bezug auf mögliche Ausstiegsszenarien zu entwickeln. Insbesondere sollte angesichts der bei vorzeitiger Vertragsbeendigung von den ÖBB-Gesellschaften zu leistenden, hohen Kündigungszahlungen geprüft werden, ob im Falle einer vorzeitigen Vertragsbeendigung im Verhandlungswege günstigere als die vertraglich vereinbarten Ausstiegskonditionen erzielt werden könnten. Gegebenenfalls sollten wirtschaftlich vertretbare Möglichkeiten eines Ausstiegs aus den bestehenden CBL-Geschäften in Abstimmung mit der Strategie genutzt werden.



Cross Border Leasing

BMVIT

Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen

- 14.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG könne sie die Auflösungskosten der CBL-Transaktionen in Höhe von rd. 627 Mill. EUR nicht nachvollziehen. Dieser Betrag basiere auf einer simplifizierenden Berechnung, die für diese komplexen Vertragsgestaltungen nicht adäquat sei. Er stelle eine theoretische Größe dar, die den worst case ohne Einschätzung der Wahrscheinlichkeit des Eintretens dieses Ereignisses abbilde und so nie schlagend werde.*

Zum Auflösungsangebot im Jahr 2008 teilte die ÖBB-Holding AG mit, dass sie einen signifikanten Betrag über dem Wert des Tilgungsträgers hätte einsetzen müssen, der jedoch ihrem damaligen Finanzvorstand nachvollziehbar als zu hoch erschienen sei.

- 14.4** Der RH entgegnete, dass die Kosten der vorzeitigen Kündigung in Höhe von rd. 627 Mill. EUR von der ÖBB-Holding AG bereits vor der Überprüfung durch den RH errechnet wurden. Der Aussage, dass die Auflösungskosten für die ÖBB-Holding AG nicht nachvollziehbar seien, hielt er entgegen, dass in der Stellungnahme die Ermittlung eben dieses Wertes erläutert und kommentiert wurde.

Der RH sah es im Rahmen einer Gebarungsüberprüfung als seine Verpflichtung, auf mögliche, auch unter einem worst case-Szenario darstellbare Risiken hinzuweisen. Darüber hinaus stellte er eindeutig fest, dass er eine Empfehlung, alle CBL-Transaktionen freiwillig aufzulösen, nicht aussprach, sondern auf die Fälle möglicher Kündigungszahlungen hinwies.

Bilanzierung von CBL

- 15** Da sich das Transaktionsmaterial nach Abschluss der CBL-Transaktionen weiterhin im wirtschaftlichen Eigentum der ÖBB-Gesellschaften befand, wurde es auch in deren Anlagevermögen bilanziert. Die am Beginn der Vertragslaufzeit lukrierten Nettobarwertvorteile von rd. 272,4 Mill. EUR wurden passiviert und über die Vertragslaufzeit hinweg erfolgswirksam aufgelöst. Insgesamt verbuchte die ÖBB-Holding AG bis Ende 2008 rd. 115,6 Mill. EUR an Zinserträgen.

Die im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen stehenden Finanzverbindlichkeiten betragen Ende 2008 1,096 Mrd. EUR. Die damit korrespondierenden finanziellen Vermögenswerte lagen bei 0,945 Mrd. EUR.

Cross Border Leasing

Die zivilrechtlichen Verpflichtungen der ÖBB-Gesellschaften aus den Leasingverhältnissen für noch nicht getilgte Leasingverbindlichkeiten wurden für den Fall, dass die Finanzinstitute ihren – gegen Erhalt der Einmalzahlung übernommenen – Zahlungsverpflichtungen gegenüber den Investoren nicht nachkommen, als Eventualverbindlichkeiten erfasst; diese betragen Ende 2008 1,632 Mrd. EUR.

Vorbereitung des Erwerbs eines derivativen Finanzinstruments

Regeln für das
Corporate Treasury

16.1 Im Zuge der Umstrukturierung der ÖBB in Einzelgesellschaften in Folge der Umsetzung des Bundesbahnstrukturgesetzes 2003 wurden die zuvor bestehenden Bereiche Treasury und Strukturierte Finanzierung mit 1. Jänner 2005 zur Organisationseinheit Corporate Treasury in der ÖBB-Holding AG zusammengefasst. Der neue Bereich war damit für die gesamten Geldmarktgeschäfte der ÖBB-Unternehmensgruppe, für CBL-Transaktionen und für alle Agenden der Unternehmensfinanzierung mit Ausnahme jener der ÖBB-Infrastruktur Bau AG zuständig. Das Corporate Treasury unterstand organisatorisch dem für Finanzen zuständigen Ressortvorstand in der ÖBB-Holding AG.

Um das Zusammenspiel und die Möglichkeiten des Corporate Treasury in Bezug auf die operativen Konzerngesellschaften zu regeln, beschloss der Vorstand der ÖBB-Holding AG am 21. April 2005 die „Konzernvorschrift zur Konzernrichtlinie 8. Corporate Treasury“ (**Konzernvorschrift Corporate Treasury**). Diese regelte die Ziele, Grundsätze, Organisation, Aufgaben und Kompetenzen für das Treasury-Management des ÖBB-Konzerns.

Mit dieser Konzernvorschrift war das Corporate Treasury ermächtigt, Finanztransaktionen im Namen und auf Rechnung von ÖBB-Gesellschaften abzuschließen. Dazu bedurften jedoch die Mitarbeiter des Corporate Treasury entsprechender Vollmachten der jeweiligen Gesellschaften.

Die am 29. August 2005 vom Vorstand der ÖBB-Holding AG erlassene Anweisung „Asset/Liability and Risk Management“ zur Konzernvorschrift Corporate Treasury regelte die Aufgaben, Zuständigkeiten und Abläufe im Zusammenhang mit dem Aktiv- und Passiv-Management des ÖBB-Konzerns und enthielt eine Liste aller bewilligten derivativen Instrumente.



Vorbereitung des Erwerbs eines derivativen Finanzinstruments

Finanztransaktionen der Österreichischen Bundesbahnen

Überdies legten die Genehmigungsrichtlinien – je nach Kategorisierung der Geschäftstätigkeit der jeweiligen Konzerngesellschaft – Wertgrenzen pro Geschäftsfall fest. Für Geschäfte über diesen Wertgrenzen waren Genehmigungen von Vorstand bzw. Aufsichtsrat notwendig.

16.2 Der RH stellte fest, dass im Jahr 2005 grundsätzlich ausreichend Regelungen für den Bereich Finanzierung und Veranlagung bestanden.

Vorstandsbeschlüsse zum Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

17.1 Im Zuge der Bahnreform beauftragte der Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG das Corporate Treasury, nach wirtschaftlichen Möglichkeiten zu suchen, um einen höheren Ertrag aus bereits im ÖBB-Konzern abgeschlossenen CBL-Transaktionen zu erzielen.

Das Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG trat im Frühjahr 2005 mit einem Produktvorschlag einer niederländischen Bank bezüglich des Erwerbs eines derivativen Finanzinstruments an die ÖBB-Infrastruktur Bau AG, die ÖBB-Personenverkehr AG und die Rail Cargo Austria AG heran. Dieser wurde von einem Finanzvermittler präsentiert. Der Produktvorschlag war jedoch nicht eindeutig bestimmbar und z.T. auch widersprüchlich. Darin wurden den Gesellschaften, als Prämie für die Übernahme nicht näher definierter Kreditrisiken, zusätzliche jährliche Erträge von 0,14 % bis 0,26 % auf das übernommene Kreditvolumen in Aussicht gestellt.

Als Motiv für den geplanten Erwerb eines derivativen Finanzinstruments wurde die Absicherung von Risiken aus den CBL-Geschäften der ÖBB-Gesellschaften angeführt. Das zugrundeliegende Investitionsvolumen betrug 689,90 Mill. USD und 38 Mill. CAD.

Auf dieser Grundlage verfassten die Finanzabteilungen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG inhaltlich annähernd gleichlautende Anträge an die jeweiligen Vorstände der Gesellschaften. Die Vorstandsanträge der Rail Cargo Austria AG und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG basierten auf der allgemeinen Präsentationsunterlage des erwähnten Finanzvermittlers; der Vorstandsantrag der ÖBB-Personenverkehr AG bezog sich – nach Undurchführbarkeit des geplanten Geschäfts mit der niederländischen Bank – bereits auf einen Geschäftsabschluss mit der Deutsche Bank AG. Alternative Angebote wurden nicht eingeholt.

Die Vorstände der genannten drei Gesellschaften fassten ihre Beschlüsse im Juli 2005 bzw. im August 2005.

Vorbereitung des Erwerbs eines derivativen Finanzinstruments

17.2 Der RH kritisierte, dass die Vorstände der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG das nicht näher beschriebene, derivative Finanzinstrument ausschließlich auf Basis unbestimmter Angaben genehmigten. Dabei erwies sich das Fehlen konkreter Vertragsentwürfe, aus denen sich vor allem Angaben über den Ertrag und das Risiko der geplanten Finanztransaktion ableiten ließen, als nachteilig. Der RH hielt die allgemein gehaltenen Vorstandsbeschlüsse der genannten Gesellschaften für ungeeignet, um daraus konkrete Handlungsanweisungen für das Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG abzuleiten.

Nach Ansicht des RH hätten sowohl die Vorstände der drei operativen ÖBB-Gesellschaften im Rahmen ihrer Sorgfaltspflichten als auch das Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG vor dem Kaufbeschluss sicherstellen müssen, dass alle wesentlichen Risiko- und Ertragsgrößen eines zu kaufenden Wertpapiers ausreichend klar herausgearbeitet sind. Nur dadurch hätte das Risiko des Geschäfts für die ÖBB-Gesellschaften bestmöglich beurteilt werden können.

17.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding sei der Abschluss des derivativen Finanzinstruments (CDO²) faktisch als Geschäft der Holding angesehen worden. Daher hätten die Vorstände auf die Sachkompetenz des Corporate Treasury und der dort tätigen Mitarbeiter, die den Abschluss des CDO² maßgeblich vorbereitet hätten, vertrauen können. Überdies seien die Vorstände der Konzerngesellschaften in den Geschäftsabschluss nicht involviert gewesen, weshalb ihnen auch keine Pflichtwidrigkeit vorgeworfen werden könne.*

Zudem sei das ehemals in der ÖBB-Holding AG für Finanzen zuständige Vorstandsmitglied über längere Zeit auch in der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG als Finanzvorstand tätig gewesen. Daher hätten die übrigen Vorstände der genannten Gesellschaften von der notwendigen Sachkompetenz im Vorstand ausgehen können.

17.4 Der RH hielt den Ausführungen entgegen, dass der ehemalige Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG – wie in TZ 23 ausgeführt – erst ab Februar bzw. April 2006 und damit nach den im Jahr 2005 gefassten grundsätzlichen Beschlüssen in den Vorständen der ÖBB-Personenverkehr AG bzw. der Rail Cargo Austria AG tätig war.

Darüber hinaus ging die Argumentation, dass die Vorstände der ÖBB-Gesellschaften auf die Sachkompetenz der Abteilung Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG und der dort tätigen Mitarbeiter hätte vertrauen können, insofern ins Leere, als die Vorstände selbst unklar



gehaltene Beschlüsse zum Erwerb eines derivativen Finanzinstruments fassten und das Corporate Treasury mit der Umsetzung beauftragten. Damit setzten sie maßgebliche Schritte und Initiativen zum späteren Abschluss der Finanztransaktion, ohne die das Finanzgeschäft in der vorliegenden Form nicht zustande gekommen wäre. Die Vorstandsmitglieder waren daher zumindest mittelbar in den Geschäftsabschluss involviert.

Daher widersprach der RH auch der in der Stellungnahme vertretenen Auffassung, dass diese Finanztransaktion faktisch als Geschäft der ÖBB-Holding AG angesehen worden sei. Er konnte auch dem Argument der Lead-Funktion des Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG als Begründung für die fehlende Vorwerfbarkeit von Sorgfaltspflichtverletzungen gegenüber den Vorständen der Konzerngesellschaften nicht folgen, zumal die aktienrechtliche Verantwortung der Vorstände der Konzerngesellschaften nicht auf eine Abteilung der ÖBB-Holding AG abgewälzt werden kann.

18.1 Die Anfang 2005 geltenden Geschäftsordnungen für den Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG, der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG zählten „Finanzierungen, welcher Art immer“ zu den der Zustimmung des jeweiligen Aufsichtsrats unterliegenden Geschäften. Inwieweit derivative Finanzinstrumente, die einen Finanzierungsanteil enthielten, ebenfalls unter diese Definition fielen, war nicht genauer festgelegt. Die genannten ÖBB-Gesellschaften gingen damals davon aus, dass Derivate generell nicht unter die Definition von Finanzierungen fallen würden und daher eine Befassung des jeweiligen Aufsichtsrats nicht erforderlich wäre. Alle Geschäfte mit Bezug zu CBL bedurften jedoch generell der Zustimmung des Aufsichtsrats.

18.2 Der RH vertrat die Auffassung, dass es sich bei den der Genehmigungspflicht des Aufsichtsrats unterliegenden Geschäften um Geschäftsarten und nicht um einzelne Geschäfte handelte. Die Aufzählung der genannten Geschäftsarten ist zwar taxativ, das Wort „Geschäft“ ist jedoch in einer weiten Bedeutung zu verstehen.

Demnach bestanden die in den Geschäftsordnungen für den Aufsichtsrat der Gesellschaften festgelegten zustimmungspflichtigen Geschäfte, wie bspw. „Finanzierungen, welcher Art immer“ und „Cross Border Leasing-Geschäfte“ nur aus einer demonstrativen Aufzählung einzelner Fälle, die eben zu diesen Geschäftsarten zusammengefasst waren.

Vorbereitung des Erwerbs eines derivativen Finanzinstruments

Weiters kritisierte der RH, dass die jeweiligen Vorstände die Anträge dem Aufsichtsrat der betroffenen Gesellschaften nicht zur Genehmigung vorlegten. Auch führten sie keine weitergehenden Untersuchungen über die der Transaktion zugrundeliegende Geschäftsart im Hinblick auf den Katalog der aufsichtsratspflichtigen Geschäfte durch.

Der RH hielt fest, dass die beschlossene Finanztransaktion jedenfalls vom Aufsichtsrat der jeweiligen Gesellschaft zu genehmigen gewesen wäre. In den Anträgen an die Vorstände wurde Bezug auf ein neu entwickeltes Derivat im Rahmen von CBL-Transaktionen als ein neues Geschäft im Rahmen der Geschäftsart „Cross Border Leasing – Geschäfte“ genommen. Die Genehmigungspflicht hätte bei konsequenter Anwendung der Geschäftsordnungen für den Aufsichtsrat auch Derivate zu umfassen, wenn sie die Risikostruktur bestehender, vom Aufsichtsrat genehmigter Grundgeschäfte nachträglich verändern.

- 18.3** *Die ÖBB-Holding AG wies darauf hin, dass die Vorstände davon ausgegangen seien, dass der CDO² nicht der Genehmigung durch den Aufsichtsrat unterliege. Dies hänge mit der zum Zeitpunkt des Abschlusses nicht richtigen Beurteilung des CDO² in seiner gesamten Komplexität und der damaligen Praxis innerhalb des ÖBB-Konzerns zusammen. Die Nichtvorlage an den Aufsichtsrat sei somit ein „Folgefehler“ dieser falschen Beurteilung gewesen, weil die ÖBB-Gesellschaften von einem Abschluss mit „Absicherung“ im Sinne eines Tausches des bestehenden Risikos aus CBL-Transaktionen ohne zusätzliche Verpflichtungen für die Gesellschaften ausgegangen seien.*

Grundsätzlich seien die Geschäftsordnungen der Aufsichtsräte in den gegenständlichen Zeiträumen in sich nicht konsistent und teilweise nur schwer interpretierbar gewesen. Dies sei von der ÖBB-Holding AG als Defizit erkannt worden. In weiterer Folge seien die Geschäftsordnungen und Richtlinien der ÖBB-Holding AG und ihrer Konzerngesellschaften nach dem Jahr 2005 wesentlich überarbeitet sowie die Rahmenbedingungen für die Organe der Gesellschaften und das Corporate Treasury präzisiert sowie weiter eingeschränkt worden.

- 18.4** Der RH stellte nochmals fest, dass der vorliegende Geschäftsfall – aufgrund des in den Vorstandsanträgen dargestellten Bezugs des neu zu entwickelnden Derivats zu CBL-Geschäften – der Genehmigungspflicht durch den Aufsichtsrat unterlag. Weiters vermochte auch die innerhalb des ÖBB-Konzerns geübte Praxis, Swap-Transaktionen keiner Aufsichtsratsgenehmigung zu unterziehen, an der grundsätzlichen Genehmigungspflicht durch den Aufsichtsrat nichts zu ändern.



Vorbereitung des Erwerbs eines
derivativen Finanzinstruments

Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen

Die Vorlage der Geschäftsfälle an die Aufsichtsräte hätte sicherstellen sollen, dass die Risiken vor der endgültigen Entscheidung über den konkreten Geschäftsfall sorgfältig beurteilt werden.

Verhandlungen
mit der Deutsche
Bank AG

Spezialvollmacht gegenüber der Deutsche Bank AG

- 19.1** Am 11. August 2005 bevollmächtigte die ÖBB-Infrastruktur Bau AG im Zuge eines Rahmenvertrags für Finanztermingeschäfte mit der Deutsche Bank AG vier Mitarbeiter des Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG zum Abschluss von derivativen Finanztransaktionen. Es handelte sich um Einzelvollmachten gegenüber der Deutsche Bank AG, die für die Mitarbeiter keine betragsmäßigen Beschränkungen enthielten.

Diese Transaktionen umfassten insgesamt 19 Geschäftsarten, wie z.B. auch sonstige strukturierte Derivate, Kredit-, Wetter- und Warenderivate in jeder Form.

Zur Zeit der Ausstellung der Spezialvollmacht fehlte der laut Konzernvorschrift Corporate Treasury erforderliche Vorstandsbeschluss der ÖBB-Holding AG über die Bewilligung neuer Finanzinstrumente.

- 19.2** Der RH kritisierte die Ausstellung von speziellen weitreichenden Einzelvollmachten für Mitarbeiter ohne betragliche Beschränkung und entgegen dem Vier-Augen-Prinzip. Weiters bemängelte er, dass die Spezialvollmachten ohne vorherige Bewilligung der erwähnten Finanzinstrumente durch den Vorstand der ÖBB-Holding AG vergeben wurden.

Er empfahl, Spezialvollmachten für Mitarbeiter erst nach abschließender Beurteilung eines Geschäftsfalles, vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständigen Organe, unter Anführung von betraglichen Beschränkungen und nach dem Vier-Augen-Prinzip auszustellen.

- 19.3** *Die ÖBB-Holding AG wies darauf hin, dass das Know-how des ÖBB-Konzerns für komplexe Treasury- und Veranlagungsprodukte in der Abteilung Corporate Treasury konzentriert gewesen sei und die operativen Konzerngesellschaften eben diese Abteilung mit der Wahrnehmung ihrer Interessen beauftragt hätten.*

Vorbereitung des Erwerbs eines derivativen Finanzinstruments

19.4 Nach Ansicht des RH drückt sich die Realität des Konzernlebens dadurch aus, dass durch die Einbeziehung einer Gesellschaft in einen Konzern die Untergesellschaft einige wesentliche Funktionen der Unternehmensleitung an die Obergesellschaft abgibt. Dies konnte – wie im gegenständlichen Fall – auch die Konzentrierung von Spezialisten-Know-how für komplexe Treasury- und Veranlagungsprodukte in einer zentralen ÖBB-Holding AG-Abteilung umfassen. Umso widersprüchlicher stellte sich unter diesem Gesichtspunkt die Ausstellung weitreichender Einzelvollmachten der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als Untergesellschaft an die Abteilung Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG als Obergesellschaft ohne vorherige Genehmigung durch deren zuständige Organe dar. Der RH verblieb daher bei seiner Kritik.

Mandatsvereinbarung mit der Deutsche Bank AG

20.1 Mitte September 2005 schloss die ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit der Deutsche Bank AG eine Mandatsvereinbarung ab, die auch als Geschäftsbesorgungsvertrag bezeichnet wurde. Dabei sollte im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur Bau AG als Vertragspartei auftreten. Als „interne Parteien“ galten die Rail Cargo Austria AG und die ÖBB-Personenverkehr AG, auf die auch neben der ÖBB-Infrastruktur Bau AG die einzelnen CBL-Tranchen aufgeteilt waren.

Mit dieser Vereinbarung verfolgten die drei betroffenen ÖBB-Gesellschaften das Ziel, Kontrahentenrisiken aus bestehenden CBL-Transaktionen abzusichern. In einer Anlage zur Mandatsvereinbarung wurden die Konditionen für den synthetischen Tausch von Kontrahentenrisiken – in Form einer „CDO of ABS“-Transaktion¹⁾ – näher ausgeführt.

¹⁾ CDO: Collateralized Debt Obligation; ABS: Asset Backed Securities; siehe dazu Glossar

Da die Deutsche Bank AG bereits eine Reihe von Vorleistungen für die beabsichtigte Transaktion erbracht hatte, beauftragte die ÖBB-Infrastruktur Bau AG die Deutsche Bank AG exklusiv mit der Durchführung der Transaktion. Die ÖBB-Gesellschaften und die Deutsche Bank AG beabsichtigten, die Transaktion innerhalb von vier Wochen nach Abschluss der Mandatsvereinbarung umzusetzen.

Weiterführende Berechnungen der geplanten Transaktion sowie verbindliche Angebote hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung der Transaktion bzw. Vertragsentwürfe lagen nicht vor. Insgesamt überstieg das vorgeschlagene Finanzierungsvolumen von 719,80 Mill. USD und 38,40 Mill. CAD das von den Vorständen der Gesellschaften geneh-



Vorbereitung des Erwerbs eines
derivativen Finanzinstruments

Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen

migte Finanzierungsvolumen (689,90 Mill. USD und 38 Mill. CAD) um 29,90 Mill. USD und 0,40 Mill. CAD.

- 20.2** Der RH kritisierte die Ausstellung eines Verhandlungsmandates über eine synthetische „CDO of ABS“-Transaktion ohne vorangehende Berechnungen und Analysen. Bei intensiverer Beschäftigung mit dem Finanzprodukt wäre nämlich erkennbar gewesen, dass es sich um eine eigenständige vertragliche Vereinbarung (Kreditderivat) handelte, die keinen Zusammenhang zu CBL-Transaktionen aufwies.

Der RH hielt kritisch fest, dass kein Zusammenhang zwischen den erwähnten Finanzgeschäften – „CDO of ABS“ und CBL-Transaktionen – bestand und ein solcher ausschließlich argumentiert wurde.

Weiters war zu beanstanden, dass das Finanzierungsvolumen mit der Deutsche Bank AG erheblich von den durch die Vorstände der involvierten ÖBB-Gesellschaften genehmigten Beträgen abwich.

Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

Erwerb einer Tranche
eines Hybrid-CDO²

- 21.1** Laut internen Darstellungen bestätigte am 19. September 2005 ein Mitarbeiter des Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG – ohne weitere Rücksprache mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG oder mit dem Vorstand der ÖBB-Holding AG – mittels E-Mails die Konditionen des Angebots der Deutsche Bank AG. Das ausverhandelte Angebot wurde am 20. September 2005 von einer zum Geschäftsabschluss bevollmächtigten Mitarbeiterin des Corporate Treasury angenommen. Dadurch erwarb im Außenverhältnis die ÖBB-Infrastruktur Bau AG unfunded eine Senior-Tranche eines synthetischen Single-Tranche-Hybrid-CDO² mit einem Volumen von 612,9 Mill. EUR.

Das Corporate Treasury hielt sich durch die drei schon zuvor erwähnten, unklar gehaltenen Vorstandsbeschlüsse der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG sowie durch die von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit der Deutsche Bank AG abgeschlossene Mandatsvereinbarung für ermächtigt, diesen Kauf ohne weitere Genehmigungen durchzuführen.

Die Genehmigungen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der Rail Cargo Austria AG bezogen sich nicht auf die Hybrid-CDO²-Transaktion, sondern auf eine letztlich nicht durchgeführte Transaktion mit der niederländischen Bank. Die Genehmigung des Vorstands der ÖBB-Personenverkehr AG hatte zwar ein Geschäft mit der Deutsche Bank AG zum Gegenstand („Einsatz von Credit Default Swaps zur Optimierung

Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

von zwei CBL-Transaktionen“), betraf jedoch inhaltlich auch nicht den tatsächlich erworbenen Hybrid-CDO². Eine schriftliche Genehmigung durch den Finanzvorstand bzw. den Gesamtvorstand der ÖBB-Holding AG zum Geschäftsabschluss lag nicht vor.

Einen Tag nach Vertragsabschluss verständigte ein Mitarbeiter des Corporate Treasury per E-Mail den – laut eigenen Aussagen zwar über die Absicht eines entsprechenden Geschäftes, nicht jedoch über seine Details und den konkreten Abschluss informierten – Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG, dass die Finanztransaktion abgeschlossen und bereits gehandelt worden sei.

Die jeweiligen Aufsichtsräte der betroffenen ÖBB-Gesellschaften setzten keine ausreichenden Initiativen, um zu prüfen, ob im Zusammenhang mit der Vorbereitung oder dem Erwerb des Hybrid-CDO² haftungsbe gründende Handlungen von Vorstandsmitgliedern vorlagen.

21.2 Der RH kritisierte, dass das Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG

- auf Basis von unklar gehaltenen Vorstandsbeschlüssen und
- einer bestehenden Mandatsvereinbarung der ÖBB-Infrastruktur Bau AG
- ein für die ÖBB-Gesellschaften neuartiges
- vom Vorstand der ÖBB-Holding AG noch nicht bewilligtes derivatives Finanzinstrument
- in unerlaubter Höhe
- ohne einen Zusammenhang mit einem Grundgeschäft aus dem operativen Bahnbetrieb

erwarb (siehe dazu auch TZ 22).



Der RH führte aus, dass unklare Anweisungen von Vorgesetzten von den jeweiligen Mitarbeitern keinesfalls als Aufforderung für regelwidriges und eigenmächtiges Handeln interpretiert werden konnten, sondern der Aufklärung bedurften. So stellte eine Mandatsvereinbarung allgemein nur einen Auftrag zur Aufnahme von Verhandlungen dar. Sie beinhaltete jedoch keinesfalls bereits die Berechtigung zum Vertragsabschluss. Vielmehr stellte der erfolgreiche Abschluss einer Mandatsvereinbarung lediglich eine wesentliche Voraussetzung für einen Vertragsabschluss dar.

Weiters bemängelte der RH, dass der Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG im Rahmen seiner aktienrechtlichen Verantwortlichkeit keine Veranlassungen traf, um die Angelegenheit – wie auch laut Konzernvorschrift Corporate Treasury vorgesehen – kompetenzmäßig an die ÖBB-Holding AG zu binden und damit dem Verantwortungsbereich des Corporate Treasury zu entziehen.

Nach Ansicht des RH hätte dieses derivative Finanzinstrument nicht erworben werden dürfen, ohne vorher die erforderlichen Genehmigungen der betroffenen Vorstände bzw. Aufsichtsräte von ÖBB-Holding AG, der ÖBB-Infrastruktur Bau AG und der Rail Cargo Austria AG bzw. des Aufsichtsrats der ÖBB-Personenverkehr AG einzuholen.

Der RH empfahl den Aufsichtsräten der betroffenen ÖBB-Gesellschaften, eingehende Untersuchungen zur Klärung einer Organhaftung und allfälliger Schadenersatzpflichten einzuleiten und gegebenenfalls Haftungsklagen gegen die verantwortlichen Vorstandsmitglieder einzubringen. Dabei sollte der begründete Verdacht von Sorgfaltspflichtverletzungen durch Vorstandsmitglieder der involvierten ÖBB-Gesellschaften und der – wie unter TZ 29 und 36 dargestellt – maximal mögliche Verlust von 612,9 Mill. EUR bzw. der inzwischen eingetretene Verlust von 295 Mill. EUR aus dem Hybrid-CDO² als Grundlage dienen.

21.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG sei für die fraglichen Jahre 2005 und 2006 sowie auch für die Folgejahre in den jeweiligen Hauptversammlungen eine Entlastung der Vorstände durch den jeweiligen Alleineigentümer erfolgt, obwohl diesen die möglichen Risiken aus den CDO² bereits bekannt gewesen seien oder doch hätten bekannt sein müssen. Nach ständiger und herrschender Rechtsprechung sei aber mit erfolgter Entlastung der Boden für die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen gegenüber Vorstandsmitgliedern aus dem Titel sorgfaltswidrigen Organhandelns entzogen gewesen. Die ÖBB-Holding AG sei daher nach gründlicher Prüfung der Sach- und Rechtslage zum Ergebnis gelangt, dass keine Ansprüche gegen die Vorstände der operativen Konzerngesellschaften bestehen würden.*

Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

Weiters wies die ÖBB-Holding AG darauf hin, dass die gegenständliche Angelegenheit sehr wohl an die ÖBB-Holding AG gebunden gewesen sei. Da der zuständige Finanzvorstand in die Angelegenheit involviert gewesen sei, habe keine Veranlassung bestanden, das Thema der Abteilung Corporate Treasury zu entziehen. Zudem habe das Corporate Treasury zum Finanzvorstand ressortiert und seien ihm die dort tätigen Mitarbeiter organisatorisch unterstellt gewesen.

- 21.4** Zur Entlastung durch die Hauptversammlungen erwiderte der RH, dass die Erteilung der Entlastung der Vorstände durch die jeweiligen Alleineigentümer Pflichtverletzungen von Vorstandsmitgliedern nicht ungesehen macht. Pflichtverletzungen können jedenfalls Gegenstand von Schadenersatzklagen der Gesellschaft und auch für sich allein Grund genug für den Widerruf der Bestellung sein. Zudem können erteilte Entlastungen wegen Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der dieser Beschlussfassung zugrundeliegenden Rechenschaftsberichte und Auskünfte widerrufen werden.

Weiters hielt der RH hiezu fest, dass die in der Stellungnahme angesprochene Verzichtswirkung nur bei jenen Sachverhalten eintreten konnte, die den Aktionären bei Erteilung der Entlastung bekannt waren. Für eine solche Kenntnis des Aktionärs bestanden jedoch zumindest hinsichtlich des Bundes als Alleineigentümer der ÖBB-Holding AG keine Anhaltspunkte. Vielmehr stand – wie unter TZ 27 ausgeführt – der Vorwurf im Raum, dass die Vorstandsmitglieder der ÖBB-Holding AG den Aufsichtsrat unvollständig und unrichtig informiert hätten, was naturgemäß auch die Information des Eigentümers beeinflusste. Nach Ansicht des RH wäre daher zu prüfen, die erteilten Entlastungen auf Basis der vorliegenden Sachverhalte zu widerrufen.

Der RH verblieb bei seiner Kritik, dass die Vorstände der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG durch unklar gehaltene Vorstandsbeschlüsse, die im Widerspruch zu ihren Sorgfaltspflichten standen, eine Fehlleistung erbrachten, die den Abschluss einer Finanztransaktion durch das Corporate Treasury begünstigte.

In diesem Zusammenhang betonte der RH, dass die Entscheidung, ob Klagen eingebracht werden sollen, letztlich von den einzelnen Gesellschaften nach Abwägung der Unternehmensinteressen zu treffen ist. Außerdem obliegt es ausschließlich den Gerichten, über das Vorliegen einer Organhaftung zu entscheiden.



Weiters hielt der RH fest, dass das Corporate Treasury nach bisherigen Darstellungen in den betroffenen Gesellschaften als beauftragter konzerninterner Finanzdienstleister auftrat, ohne dass das für Finanzen zuständige Vorstandsmitglied der ÖBB-Holding AG kompetenzmäßig in den konkreten Geschäftsabschluss eingebunden war. Diese Darstellung deckte sich auch mit dem – im Gedächtnisprotokoll des Finanzvorstands der ÖBB-Holding AG wiedergegebenen – Bericht des Vorstands der ÖBB-Holding AG an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats vom 11. November 2005.

Ungeachtet der eigenmächtigen Vorgangsweise durch das Corporate Treasury hätte der Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG mit dem Wissen, dass es sich beim geplanten Geschäft um ein neues, vom Vorstand der ÖBB-Holding AG noch nicht genehmigtes Finanzinstrument handelte, dieses rechtzeitig vor dem Geschäftsabschluss an die Zustimmung des Vorstands der ÖBB-Holding AG binden sollen. Dadurch wäre der eigenmächtige Abschluss verhindert worden. Dies galt umso mehr, als es reichlich Hinweise dafür gab, dass im Bereich Corporate Treasury kein ausreichendes Produktverständnis und Know-how über Verträge mit Credit Default Swaps vorhanden gewesen sei. Dieser Umstand wurde vom Finanzvorstand in einer Vorstandssitzung bestätigt.

22.1 Die Konzernvorschrift Corporate Treasury bzw. die Genehmigungsrichtlinien im ÖBB-Konzern enthielten im Zusammenhang mit dem erworbenen derivativen Finanzinstrument folgende – z.T. schon erwähnte – Regelungen:

(1) Neue Finanzinstrumente mussten auf Antrag von Corporate Treasury vom Vorstand der ÖBB-Holding AG genehmigt werden.

(2) Finanzgeschäfte jeglicher Art, die in keinem Zusammenhang zu einem operativen Grundgeschäft standen und nicht zur Verminderung eines bestehenden Risikos dienten, waren ausdrücklich verboten (Spekulationsverbot bzw. Verbot bahnfremder Finanzierungen).

(3) Alle Finanzrisikopositionen waren durch im Vorhinein festgelegte Limite eindeutig zu begrenzen.

(4) Für alle finanziellen Risiken waren Schwankungsbreiten für das annehmbare Risiko sowie definierte Maßnahmen zur Begrenzung von Verlusten bei Überschreitung der Limite festzulegen.

(5) Die Anweisung „Asset/Liability and Risk Management“ ließ höchstens einen Betrag von 400 Mill. EUR je Geschäftspartner zu.

Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

(6) Die Anweisung „Asset/Liability and Risk Management“ begrenzte die maximal mögliche Einzeltransaktion mit 100 Mill. EUR.

(7) Die ÖBB-Holding AG, die ÖBB-Infrastruktur Bau AG und die Rail Cargo Austria AG durften gemäß den jeweiligen Genehmigungsrichtlinien derivative Finanzinstrumente nur zwischen 15 Mill. EUR bis 50 Mill. EUR ohne Vorstandsbeschluss erwerben. Bei der ÖBB-Personenverkehr AG unterlagen alle Finanztransaktionen außerhalb des gewöhnlichen Geschäftsbetriebes der Zustimmung des Aufsichtsrats.

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG erörterte in seiner Sitzung vom 10. November 2005 dienstrechtliche Konsequenzen für die Verantwortlichen im Corporate Treasury. Aufgrund eines einstimmigen Beschlusses wurden sämtliche Mitarbeiter des Corporate Treasury schriftlich nochmals darauf hingewiesen, dass die Bestimmungen der einschlägigen Vorschriften einzuhalten sind. Der Leiter des Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG wurde mit Wirkung vom 1. April 2009 abgelöst. Darüber hinausgehende dienstrechtliche Maßnahmen wurden nicht getroffen.

22.2 Der RH hielt kritisch fest, dass die verantwortlichen Mitarbeiter des Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG mit dem Geschäftsabschluss gegen die angeführten sieben Regelungen verstießen.

Angesichts der Dichte der bislang zutage getretenen Verfehlungen von Mitarbeitern, die mit dem Erwerb des Hybrid-CDO² befasst waren, empfahl der RH den involvierten Gesellschaften, Untersuchungen zur Klärung und dienstrechtlichen Bewertung dieses Verhaltens unter Einbeziehung aller verfügbaren Beweismittel einzuleiten. In der Folge wären allenfalls geeignete dienstrechtliche Maßnahmen zu ergreifen, um die unternehmerische Verantwortung innerhalb des ÖBB-Konzerns wahrzunehmen.

22.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG seien die Fehlleistungen des Corporate Treasury auf Beratungsfehler der Deutsche Bank AG und der Ratingagenturen zurückzuführen gewesen. Aufgrund der vom Finanzvorstand durchgeführten Untersuchungen sei der Geschäftsabschluss aus der subjektiven Sicht der befassten Mitarbeiter als sicheres, in einem Absicherungsverhältnis zum Grundgeschäft stehendes Geschäft bewertet worden; es sei daher zu keinen dienstrechtlichen Konsequenzen gekommen.*

22.4 Für den RH waren die nicht weiterverfolgten dienstrechtlichen Konsequenzen durch die involvierten Gesellschaften nicht schlüssig.



Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen

23 Das erworbene derivative Finanzinstrument teilte die ÖBB-Holding AG über vier so genannte Portfolio Credit Default Swaps (PCDS) unterschiedlicher Höhe – analog zur Aufteilung der CBL-Transaktionen – auf die operativen ÖBB-Gesellschaften auf, so dass die ÖBB-Infrastruktur Bau AG 229,4 Mill. EUR, die ÖBB-Personenverkehr AG 287,6 Mill. EUR und die Rail Cargo Austria AG über zwei PCDS 95,9 Mill. EUR erhielten. Die Verträge über die vier PCDS unterfertigte die von den anderen Gesellschaften beauftragte ÖBB-Infrastruktur Bau AG – nach Vorliegen aller Vorstandsbeschlüsse der betroffenen Konzerngesellschaften – am 13. Juli 2006 mit der Deutsche Bank AG.

Der Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG nahm ab 10. Februar 2006 auch die Vorstandsfunktion mit dem Aufgabenbereich Finanzen in der ÖBB-Personenverkehr AG und ab 19. April 2006 auch in der Rail Cargo Austria AG wahr.

Risikogehalt der erworbenen Tranche

24.1 Die von der ÖBB-Infrastruktur Bau AG unfunded erworbene Senior-Tranche war Teil eines anfänglich 31,5 Mrd. EUR großen, synthetischen Single-Tranche-Hybrid-CDO² mit acht bzw. zehn Jahren Laufzeit. Mit dem Erwerb der Hybrid-CDO²-Tranche bester Bonität übernahm die ÖBB-Infrastruktur Bau AG das Risiko, das sich aus einem komplexen mathematischen Modell auf Basis von Ausfallsrisiken von Unternehmen ergab.

Als Gegenleistung für das übernommene Risiko erhielten die ÖBB-Gesellschaften vom Verkäufer eine jährliche Prämie von 0,67 % auf die Wertpapiere mit zehnjährigen Laufzeiten und von 0,56 % auf diejenigen mit achtjähriger Laufzeit. Für die Übernahme eines maximalen Ausfallsrisikos von 612,9 Mill. EUR hätten die ÖBB-Gesellschaften damit bis zum Jahr 2015 36,9 Mill. EUR an Prämieinnahmen lukriert.

Finanzmathematisch korrekt formuliert wies der Single-Tranche-Hybrid-CDO² eine Tranchendicke von 2 % auf und lag für die zehnjährigen Laufzeiten bei 5,5 % bis 7,5 % und für die achtjährigen Laufzeiten zwischen 4,5 % und 6,5 % des gesamten Hybrid-CDO²-Volumens von anfänglich 31,5 Mrd. EUR. Er bestand zu 75 % aus 25 AAA-gerateten, abreifenden ABS-Papieren und zu 25 % aus sechs AA-gerateten CDO. Die CDO wiederum bestanden aus je 100 bis 102 Unternehmenstiteln und Sovereigns (so genannte Namen), die nach einem speziellen Verfahren – dem so genannten „squared“-Algorithmus – aus einer gleich bleibenden Gesamtheit von 205 Credit Default Swaps auf Unternehmens- und Staatsanleihen gewählt wurden. Dadurch trat jeder Name durchschnittlich in drei CDO-Tranchen auf. Sowohl die sechs CDO als auch die 25 ABS-Papiere waren tranchiert.

Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

Vereinfacht kann gesagt werden, dass die erworbene Tranche mit inneren und äußeren Sicherheitspuffern dermaßen ausgestattet war, dass sie erst bei einem Totalausfall von acht bis 16 der insgesamt 205 Namen zu ersten Verlusten für die ÖBB-Gesellschaften geführt hätte. Durch Lage und Dicke der Tranche und die sich dadurch ergebende Hebelwirkung war nach einer vom RH durchgeführten, einfachen Monte-Carlo-Analyse allerdings bereits nach etwa elf bis maximal 22 Totalausfällen aus der Gesamtheit der 205 der Struktur zugrundeliegenden Namen mit der vollständigen Auslöschung der Tranche zu rechnen.

Von den insgesamt 205 Unternehmens- und Staatsanleihen waren bis Ende Dezember 2008 bereits vier Teilausfälle zu verzeichnen.

In zahlreichen Unterlagen und Präsentationen bei den Vorständen und Aufsichtsräten im ÖBB-Konzern stellten die ÖBB-Holding AG, die ÖBB-Infrastruktur Bau AG, die ÖBB-Personenverkehr AG und die Rail Cargo Austria AG immer die mit dem Abschluss angeblich eintretende Risikodiversifizierung sowie die dadurch bewirkte Absicherung von bestehenden Risiken aus CBL-Geschäften als einen wesentlichen Beweggrund für den Erwerb dieser Hybrid-CDO²-Tranche dar.

24.2 Der RH stellte kritisch fest, dass alle Verluste aus dem anfänglich 31,5 Mrd. EUR großen Hybrid-CDO² – nach Aufzehrung der Sicherheitspuffer – zur Gänze in die mit 612,9 Mill. EUR große Tranche der ÖBB gefallen wären. Dadurch war bereits bei elf bis maximal 22 Totalausfällen von 205 Credit Default Swaps mit einem Totalverlust der Tranche zu rechnen.

Der RH kritisierte, dass die erworbene Tranche risikotechnisch nicht – wie von der ÖBB-Holding AG wiederholt dargestellt – als Diversifizierung von Risiken, sondern als „Risikomagnet“ zu werten war. Die von der ÖBB-Holding AG vielfach behauptete Absicherungswirkung auf CBL-Geschäfte lag ebenfalls nicht vor bzw. stand das Produkt zur CBL-Transaktion in keinem wie immer gearteten Zusammenhang. Die teilweise verwirrenden und unrichtigen Darstellungen des Corporate Treasury zu diesem Themenkomplex zeigten, dass zum Zeitpunkt des Kaufs des Hybrid-CDO² beim Corporate Treasury kein ausreichendes Produktverständnis gegeben war.

Aus Sicht des RH könnten als vertretbare Investitionen nur jene Angebote von Finanzprodukten gewertet werden, die einen Bezug auf ein Grundgeschäft aus dem operativen Bahngeschäft haben sowie nach eingehender Analyse die Sicherheit des eingesetzten Kapitals und eine in Relation dazu zufriedenstellende Rendite versprechen. Der RH empfahl daher, alle Angebote ohne Verbindung zu einem operativen Grund-

geschäft sowie komplexe bzw. intransparente Finanzprodukte aus dem Blickwinkel der unternehmerischen Verantwortung abzulehnen. Weiters regte er an, in Hinkunft Finanzgeschäfte, die spezielle Kenntnisse voraussetzen, nur abzuschließen, wenn dafür das nötige Know-how zur eigenen Analyse ÖBB-intern vorhanden ist.

24.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG sei der Abschluss des Hybrid-CDO² angesichts der erstklassigen Bewertungen durch die Ratingagenturen aus damaliger Sicht selbst bei sorgfältiger Prüfung nicht als „Risikomagnet“ zu werten gewesen. Seitens der ÖBB-Gesellschaften sei man bedacht gewesen, ein möglichst geringes Risiko einzugehen, was durch das bestmögliche Rating bestätigt worden sei. Die ÖBB-Gesellschaften hätten daher ex ante davon ausgehen können, dass sie sich mit dem Abschluss des CDO² in Anbetracht des höchsten Ratings keineswegs einem unverhältnismäßigen oder vorhersehbaren Risiko ausgesetzt hätten.*

24.4 Der RH stellte fest, dass der von ihm verwendete Begriff „Risikomagnet“ nicht in Widerspruch zu dem erstklassigen Rating des von den ÖBB-Gesellschaften erworbenen Hybrid-CDO² stand. Während das Rating eine Aussage über die Ausfallwahrscheinlichkeit eines Wertpapiers abgab, war der Begriff „Risikomagnet“ im Sinne einer risikotechnischen Beschreibung zu verstehen. Dass eine solche Beschreibung für den vorliegenden Hybrid-CDO² treffend war, wäre insbesondere nach Aufbrauchen der inneren und äußeren Sicherheitspuffer erkennbar gewesen, weil danach alle Verluste aus dem gesamten Risikopool auf die Tranche der ÖBB-Gesellschaften entfallen wären.

Nach Ansicht des RH kann eine positive Bewertung der Hybrid-CDO²-Tranche durch Ratingagenturen die selbständige Beurteilung der Finanztransaktion durch die zuständigen Organe der ÖBB-Gesellschaften nicht ersetzen. Dementsprechend hätte das spezifische Risikoprofil der komplexen Finanztransaktion bei einer sorgfältigen Prüfung vor dem Abschluss – wie sie vom Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG allerdings erst unmittelbar nach dem Geschäftsabschluss veranlasst wurde – rechtzeitig erkannt werden können.

Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

Ausstieg aus der derivativen Finanztransaktion

25.1 Der – laut interner Darstellung – erst nach Abschluss des Geschäfts im Detail über die Vorkommnisse informierte Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG holte ab Ende September 2005 weiterführende Informationen über die Ausgestaltung und den Risikogehalt der Finanztransaktion ein. Spätestens Ende Oktober 2005 waren dem Finanzvorstand nach einer Analyse der Produktrisiken durch eine internationale Bank und einer Besprechung mit der Deutsche Bank AG die rechtliche und wirtschaftliche Bedeutung der Transaktion als Hybrid-CDO² sowie die spezifischen Risiken und die Komplexität dieser Finanztransaktion bekannt.

Weiters wurde unter Beiziehung eines Rechtsanwalts die Möglichkeit des Ausstiegs aus dem Geschäft untersucht. Da die Deutsche Bank AG im November 2005 von Auflösungskosten in Höhe eines „deutlich zweistelligen Millionenbetrags“ sprach, entschied der Vorstand der ÖBB-Holding AG, von einem sofortigen Verkauf Abstand zu nehmen.

Ausschlaggebend für die Entscheidung, aus der strukturierten Finanztransaktion nicht auszusteigen, war auch, dass mit einer nur geringen Wahrscheinlichkeit Zahlungen an die Deutsche Bank AG aus der strukturierten Finanztransaktion angenommen worden wären. Weiters sprachen die Risiken eines Gerichtsverfahrens mit ungewissem Ausgang gegen einen Ausstieg.

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG fasste im November 2005 den Beschluss, den Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG mit den weiteren Verhandlungen mit der Deutsche Bank AG über mögliche Risikoabsicherungsvarianten, Adaptierungen bzw. Verbesserungen des Vertrags unter seiner Federführung zu betrauen.

25.2 Der RH kritisierte, dass der Vorstand der ÖBB-Holding AG angesichts des spezifischen Risikogehalts den Ausstieg aus dem Finanzgeschäft nicht weiterverfolgte. Der RH hätte intensivere und mit Nachdruck geführte Verhandlungen mit der Deutsche Bank AG über den Ausstieg aus der Finanztransaktion für notwendig erachtet, zumal dem RH keine nachvollziehbar kalkulierten Ausstiegskosten vorgelegt werden konnten.

25.3 *Die ÖBB-Holding AG verwies auf die Feststellungen des Handelsgerichts Wien im Verfahren gegen die Deutsche Bank AG, wonach der damalige Finanzvorstand sehr wohl Ausstiegsmöglichkeiten aus der Transaktion geprüft habe. Er habe sich nach Rücksprache mit Rechtsvertretern entschlossen, sich nicht auf einen Streit über Schadenersprüche bei Rückgängigmachung des Geschäfts einzulassen, sondern in Nachverhandlungen eine Verbesserung der Position der ÖBB-Gesell-*



Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

BMVIT

Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen

schaften zu erreichen. Diese Entscheidung erscheine vom damaligen Standpunkt aus nicht unvertretbar, sondern angezeigt.

Weiters habe sich aus damaliger Sicht zwar ein hohes Bedrohungspotenzial aus dem abgeschlossenen Hybrid-CDO² ergeben, die Wahrscheinlichkeit des Schlagendwerdens dieses Risikos sei jedoch als äußerst gering und unwahrscheinlich eingestuft worden.

- 25.4** Der RH wies darauf hin, dass er dem Vorstand nicht mangelndes Bemühen zur Prüfung des Ausstiegs aus dem Finanzgeschäft vorhielt, sondern im Gegenteil eine diesbezügliche Beziehung eines Rechtsanwalts besonders erwähnte. Er verblieb jedoch bei seiner Ansicht, dass die Möglichkeit des Ausstiegs aus dem für die ÖBB-Gesellschaften neuartigen derivativen Finanzinstrument trotz der Erkenntnis der Komplexität und der spezifischen Risiken dieser Finanztransaktion vom Vorstand der ÖBB-Holding AG nicht nachdrücklich genug weiterverfolgt wurde. Dies auch deshalb, weil neben allfälligen Schadenersatzansprüchen nicht einmal die Ausstiegskosten aus dem Geschäft näher quantifiziert werden konnten. Die Entscheidung, von einer Vertragsauflösung Abstand zu nehmen, war daher aus damaliger Sicht nicht ausreichend substantiiert.

Berichterstattung an
den Aufsichtsrat

Information an den Aufsichtsratsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG

- 26.1** In der 18. Sitzung des Vorstands der ÖBB-Holding AG am 10. November 2005 informierte der Finanzvorstand das weitere Vorstandsmitglied, das zugleich der Vorsitzende des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur Bau AG war, über das Zustandekommen der Finanztransaktion. Obwohl die Wahrscheinlichkeit eines gänzlichen Ausfalls als gering eingestuft wurde, war sich der Vorstand der ÖBB-Holding AG einig, dass die Vereinbarung aufgrund des „enorm hohen Drohpotenzials“ nicht hätte abgeschlossen werden dürfen.

Nach der Beschlussfassung über die Information in der Vorstandssitzung der ÖBB-Holding AG am 10. November 2005 informierte der Vorstand am 11. November 2005 mündlich den damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG über das Zustandekommen des derivativen Finanzinstruments. Schriftliche Aufzeichnungen über den konkreten Inhalt des Gesprächs mit dem Aufsichtsratsvorsitzenden konnten dem RH nicht vorgelegt werden. Daher war auch nicht nachvollziehbar, in welchem Umfang und in welcher Detailliertheit über die Risiken der Transaktion berichtet wurde.

Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

Da aufgrund der Berichterstattung durch den Vorstand kein Ausfallrisiko aus der Finanztransaktion erwartet wurde, empfahl der Aufsichtsratsvorsitzende dem Vorstand, in der nächsten Aufsichtsratsitzung über den Geschäftsfall in Form einer Kurzversion zu berichten. Der Aufsichtsratsvorsitzende sah zu diesem Zeitpunkt keine Veranlassung, den Gesamtaufsichtsrat mit der Angelegenheit gesondert zu befassen.

Dessen ungeachtet empfahl der Aufsichtsratsvorsitzende die Aufnahme von Verhandlungen mit der Deutsche Bank AG bezüglich eines Ausstiegs aus dem Geschäft.

Weiters verfasste der Aufsichtsratsvorsitzende der ÖBB-Holding AG am 15. November 2005 ein Informationsschreiben an die Aufsichtsratsvorsitzenden u.a. der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG. Aus gegebenem Anlass wies er darauf hin, dass „Finanzgeschäfte jeglicher Art, die nicht im direkten Zusammenhang mit dem für die Gesellschaft in der Satzung oder im Gesellschaftsvertrag festgelegten Unternehmensgegenstand stünden, außerhalb des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs seien. Finanzderivate sollten keinesfalls abgeschlossen werden, vor allem, wenn es sich um Spekulationsgeschäfte handelte. In jedem Fall bedürften solche Geschäfte der Genehmigung durch den jeweiligen Aufsichtsrat“.

In der Folge wurden die Geschäftsordnungen des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG, der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG im Sinne der Empfehlungen des Aufsichtsratsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG geändert.

26.2 Der RH anerkannte, dass der Vorstand der ÖBB-Holding AG formell seiner besonderen Berichtspflicht bei wichtigem Anlass gem. § 81 Aktiengesetz an den damaligen Aufsichtsratsvorsitzenden nachkam. Allerdings bemängelte er, dass die Berichterstattung an den Aufsichtsratsvorsitzenden in Anbetracht der – zum damaligen Zeitpunkt dem Vorstand bekannten – Produktrisiken in keiner Weise dokumentiert war und damit nicht dem Anlassfall adäquat erfolgte.

Weiters hielt der RH fest, dass die vom Aufsichtsratsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG anlassbezogen gesetzten Maßnahmen mit der nach außen vertretenen Risikoeinschätzung, dass nämlich aus der Transaktion für die ÖBB-Gesellschaften kein Ausfallrisiko zu erwarten gewesen sei, und der Nichtinformation des Gesamtaufsichtsrats nicht übereinstimmten.

Die aufgezeigten Umstände erschwerten eine effektive Überwachung der Vorstandsaktivitäten durch den Aufsichtsrat in Bezug auf die Finanztransaktion und eine eingehende Befassung mit der Materie noch vor weiteren Entscheidungen des Vorstands, wie z.B. dem Abschluss der Änderungsvereinbarung.

- 26.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG könne aus der Mündlichkeit der Berichterstattung an den Aufsichtsratsvorsitzenden keine inadäquate Berichterstattung abgeleitet werden, zumal in der österreichischen Rechtsordnung die schriftliche der mündlichen Form gleichgestellt sei.*

Ungeachtet des theoretisch möglichen hohen Drohpotenzials sei nach damaliger Einschätzung weder vom Vorstand noch vom Aufsichtsratsvorsitzenden ein konkretes Ausfallrisiko aus der Finanztransaktion erwartet worden, so dass der Aufsichtsratsvorsitzende den Gesamtauf-sichtsrat mit der Angelegenheit nicht befasst habe.

- 26.4** Der RH bekräftigte seine Auffassung, dass im Hinblick auf die Produktrisiken eine über die Berichtspflicht gem. § 81 Aktiengesetz hinausgehende, dem Anlassfall adäquate Berichterstattung vom Vorstand an den Aufsichtsratsvorsitzenden auch eine entsprechende Dokumentation hätte mit umfassen sollen. Er wies nochmals auf die Diskrepanz zwischen der vom Aufsichtsratsvorsitzenden nach außen kommunizierten Risikobeurteilung und den von ihm selbst initiierten Maßnahmen und Bemühungen, u.a. das Geschäft rückgängig zu machen, hin.

Berichte des Vorstands an den Aufsichtsrat

- 27.1** In der 13. Sitzung des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG vom 15. Dezember 2005 berichtete der Finanzvorstand der Holding anhand eines schriftlichen Berichts des Vorstands an den Aufsichtsrat über ein derivatives Geschäft im Zusammenhang mit Cross Border Lease-Wertpapieren. Der schriftliche Bericht bezog sich auf einen in vier Tranchen aufgeteilten Portfolio Credit Default Swap über insgesamt 612,9 Mill. EUR. Er enthielt keinen Hinweis auf die Risiken des abgeschlossenen Hybrid-CDO², sondern hob den Tausch von unterschiedlichen Ausfallrisiken und eine Diversifikation der Risiken aus einigen CBL-Titeln hervor. Demgegenüber hielt der Vorstand der ÖBB-Holding AG – wie bereits unter TZ 26.1 ausgeführt – fest, dass das Geschäft aufgrund des „enorm hohen Drohpotenzials“ nicht hätte abgeschlossen werden dürfen.

Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

Der Bericht enthielt auch keine Darstellung darüber, dass der Abschluss des derivativen Finanzinstruments ohne Beschluss des Vorstands der ÖBB-Holding AG und unter Verstoß gegen die Konzernvorschrift Corporate Treasury über den gewöhnlichen Geschäftsbetrieb hinausging und damit als bahnfremdes Geschäft zustande kam.

Zum mündlich vorgetragenen Bericht des Finanzvorstands war im Protokoll der Aufsichtsratssitzung lediglich vermerkt, dass über derartige Geschäfte bereits im Zuge der Änderung der Geschäftsordnungen diskutiert worden sei. Weitere Bemerkungen des Aufsichtsrats waren nicht protokolliert.

- 27.2** Der RH kritisierte, dass der Bericht des Vorstands der ÖBB-Holding AG keine Informationen über das eigentliche Zustandekommen des derivativen Finanzinstruments, seine Ausgestaltung, die spezifischen Risiken und die Nachverhandlungen enthielt. Dies, obwohl zu diesem Zeitpunkt bereits diverse Analysen über den Risikogehalt der Finanztransaktion durchgeführt worden waren und dem Vorstand der ÖBB-Holding AG bekannt war, dass das derivative Finanzinstrument als bahnfremdes Geschäft nicht hätte abgeschlossen werden dürfen. Dadurch gab der Vorstand in seinem Bericht an den Aufsichtsrat erhebliche Umstände der Gesellschaft unvollständig und unrichtig wieder, so dass die Gefahr von Fehlbeurteilungen durch den Aufsichtsrat gegeben war. Nach Ansicht des RH war damit der Tatbestand des § 255 Abs. 1 Z 5 Aktiengesetz erfüllt; es lag somit der Verdacht einer strafbaren Handlung durch die Vorstandsmitglieder der ÖBB-Holding AG vor.

Weiters hielt der RH fest, dass sich der Aufsichtsrat zwar im Regelfall auf den Wahrheits- und Vollständigkeitsgehalt eines Vorstandsberichts verlassen konnte. Nach Ansicht des RH hätten sich jedoch aus dem Gesamtgefüge der Darstellung und der gesonderten Berichterstattung an den Aufsichtsratsvorsitzenden bei den Aufsichtsratsmitgliedern zumindest Zweifel über den Wahrheits- und Vollständigkeitsgehalt des Vorstandsberichts ergeben müssen, die ausreichenden Anlass für gezielte Nachfragen und eine vertiefte Prüfung des Geschäftsfalls durch den Aufsichtsrat geboten hätten.

Dadurch unterblieb die Möglichkeit, weiterführende Gutachten über die eigentlichen Risiken und die rechtsgeschäftliche Ausgestaltung des derivativen Finanzinstruments einzuholen sowie über die Zweckmäßigkeit von Nachverhandlungen und Ausstiegsszenarien aus dem Finanzgeschäft zu beraten bzw. zu entscheiden.



Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

BMVIT

Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen

27.3 Die ÖBB-Holding AG hielt in ihrer Stellungnahme fest, dass aus der Berichterstattung des Vorstands klar und eindeutig das Risikovolumen des Geschäfts hervorgehe. Dies müsste auch einem nur durchschnittlich aufmerksamen Aufsichtsrat hinreichend klar geworden sein. Wesentliche Grundlage für die Einschätzung des mit dem CDO² verbundenen Gesamtrisikos seien die positive Beschreibung und Bewertung durch die beteiligten Ratingagenturen gewesen.

27.4 Der RH verblieb bei seiner Ansicht der nicht adäquaten Berichterstattung des Vorstands an den Aufsichtsrat. Weiters hielt er fest, dass selbst die Bezeichnung des betreffenden Tagesordnungspunkts in der Aufsichtsratssitzung unrichtigerweise von einem „derivativen Geschäft im Zusammenhang mit Cross Border Lease-Wertpapieren“ ausgegangen sei. Die versuchte Darstellung des Tausches von unterschiedlichen Ausfallsrisiken und der Diversifikation der Risiken aus einigen CBL-Titeln entsprach jedoch in keiner Weise dem Wesen und dem Risikogehalt der tatsächlich abgeschlossenen Finanztransaktion.

Dies spiegelt auch die Ansicht der ÖBB-Holding AG wider, wonach die erworbene Tranche nicht zur Diversifizierung von Risiken der ÖBB aus Cross Border Leases geführt, sondern ein allein stehendes Versicherungsgeschäft mit dem Versicherungsgeber (ÖBB) und dem Versicherten (Deutsche Bank AG) dargestellt habe. Von einer angemessenen Berichterstattung des Finanzvorstands an den Aufsichtsrat, aus der klar und eindeutig das Risikovolumen des Geschäfts hervorging, konnte daher keine Rede sein.

Weiters bekräftigte der RH seine kritische Feststellung, dass die bisherige Entwicklung des Geschäftsfalls im Zusammenhang mit der gesonderten Berichterstattung an den Aufsichtsratsvorsitzenden ausreichend Anlass für eine vertiefte Prüfung des Geschäftsfalls durch den Aufsichtsrat geboten hätte.

28.1 Bis Mitte September 2007 waren die Finanzgeschäfte noch in zwei Aufsichtsratssitzungen der ÖBB-Holding AG Gegenstand der Berichterstattung des Vorstands. Darin wurden im Wesentlichen die mit dem derivativen Finanzinstrument verfolgten Zielsetzungen, insbesondere der Aspekt der Risikostreuung – ähnlich dem erwähnten Bericht in der Aufsichtsratssitzung vom 15. Dezember 2005 –, sowie die zwischenzeitlich eingetretenen Marktverluste und der dadurch bedingte Rückstellungsbedarf dargestellt.

Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

In der 21. Aufsichtsratssitzung der ÖBB-Holding AG vom 11. Dezember 2007 erfolgte erstmals eine ausführliche Erörterung der Finanzgeschäfte. Zu dieser Aufsichtsratssitzung waren Vertreter der Deutsche Bank AG geladen, die dem Aufsichtsrat zur Beantwortung von Fragen zur Verfügung standen. Besprochen wurden u.a. die Zielsetzungen der Finanzgeschäfte, ihre Eigenschaft als Maßnahme eines aktiven Risikomanagements, ihre Ertragschancen und die Wahrscheinlichkeit eines Verlusteintritts sowie die Liquidität des PCDS.

Aus den Aufsichtsratsprotokollen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG war nicht zu entnehmen, dass die Vorstände die jeweiligen Aufsichtsräte über das Zustandekommen und die finanziellen Wirkungen des Hybrid-CDO² für die Gesellschaften umfassend informiert hätten.

- 28.2** Der RH hielt fest, dass der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG laut den Aufsichtsratsprotokollen erst ab Dezember 2007 ausführlich mit der rechtsgeschäftlichen Ausgestaltung und dem Risikogehalt der Finanzgeschäfte samt seinen negativen Auswirkungen befasst wurde.

Weiters bemängelte er die unterlassene Berichterstattung der Vorstände der involvierten ÖBB-Gesellschaften an die jeweiligen Aufsichtsräte.

Bilanzierung des Hybrid-CDO²

- 29** Um die Höhe der im Zusammenhang mit dem Hybrid-CDO² erforderlichen Vorsorge feststellen zu können, ließ die ÖBB-Holding AG die Hybrid-CDO² zu den Bilanzstichtagen 31. Dezember 2006 und 2007 sowohl von der Deutsche Bank AG als auch von einer internationalen Investmentbank bewerten.

Der bilanzielle Vorsorgebedarf wurde ermittelt, indem der negative Wert des Hybrid-CDO² mit der von der Deutsche Bank AG erhaltenen Risikoprämie und dem von der Deutsche Bank AG dotierten Trading Account gegengerechnet wurde.

In den UGB¹⁾-Einzelabschlüssen der ÖBB-Gesellschaften ÖBB-Infrastruktur Bau AG, ÖBB-Personenverkehr AG, Rail Cargo Austria AG und ÖBB-Holding AG erfolgte die Risikovorsorge in Form von Rückstellungen. Für die Jahresabschlüsse zum 31. Dezember 2007 zogen die ÖBB-Gesellschaften als Basis für die Ermittlung der Rückstellungshöhe die Bewertung der Hybrid-CDO² zum 29. Februar 2008 heran.

¹⁾ Unternehmensgesetzbuch



Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

BMVIT

Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen

Das Vorsichtsprinzip des § 201 UGB sieht nämlich vor, dass erkennbare Risiken und drohende Verluste, die in dem Geschäftsjahr oder einem früheren Geschäftsjahr entstanden sind, zu berücksichtigen sind, selbst wenn die Umstände erst zwischen dem Abschlussstichtag und dem Tag der Aufstellung des Jahresabschlusses bekannt geworden sind.

Die Rückstellungsentwicklung kann nachfolgender Aufstellung entnommen werden:

Tabelle 3: Bilanzierung des Hybrid-CDO² nach Unternehmensgesetzbuch

	ÖBB-Infrastruktur Bau AG	Rail Cargo Austria AG	ÖBB-Personen- verkehr AG	ÖBB-Holding AG	Summe
	in Mill. EUR				
31. Dezember 2005	-	-	-	-	-
31. Dezember 2006	4,85	1,68	6,69	8,09	21,31
31. Dezember 2007 ¹⁾	79,32	34,26	101,90	30,00	245,48

¹⁾ Konzern-Wert aus den Einzelabschlüssen abgeleitet

Für 2006 betragen die Rückstellungen 21,31 Mill. EUR. Im Jahr 2007 stiegen sie auf 245,48 Mill. EUR.

Für den ab 2007 vorzunehmenden IFRS²⁾-Konzernabschluss zog die ÖBB-Holding AG – im Gegensatz zu den UGB-Einzelabschlüssen – die Bewertung zum 31. Dezember 2007 als Basis für die Bilanzierung heran.

²⁾ International Financial Reporting Standards

Die Verteilung der daraus resultierenden Finanzverbindlichkeiten und Rückstellungen im Konzern zeigt die nachfolgende Aufstellung:

Tabelle 4: Bilanzierung des Hybrid-CDO² nach International Financial Reporting Standards

	ÖBB-Infrastruktur Bau AG	Rail Cargo Austria AG	ÖBB-Personen- verkehr AG	ÖBB-Holding AG	Summe
	in Mill. EUR				
31. Dezember 2007	48,14	17,53	62,04	30,00	157,71
31. Dezember 2008	211,96	88,97	277,23	-	578,16

Erwerb eines derivativen Finanzinstruments

Die aus der Bewertung abgeleiteten Finanzverbindlichkeiten betragen zum 31. Dezember 2007 127,71 Mill. EUR. Der Stand der vorsorglich im Jahresabschluss der ÖBB-Holding AG zusätzlich passivierten Rückstellung betrug 30 Mill. EUR. Im Konzernabschluss 2008 betragen die im Zusammenhang mit der Hybrid-CDO² zu bilanzierenden Finanzverbindlichkeiten und Rückstellungen für den geplanten Ausstieg bzw. für die Restrukturierung zusammen 578,16 Mill. EUR. Damit war der maximal mögliche Verlust von 612,9 Mill. EUR – nach Abzug des Trading accounts (3,3 Mill. EUR) und der erhaltenen Prämien (rd. 25,7 Mill. EUR) – beinahe zur Gänze abgedeckt. Die Finanzverbindlichkeiten und Rückstellungen trugen in der genannten Höhe zur Verschuldung des ÖBB-Konzerns bei. Das Fremdkapital (Verschuldung) stieg von 12,509 Mrd. EUR (2007) um rd. 30 % auf 16,295 Mrd. EUR.

Zusätzliche Vereinbarungen

Abänderungsvereinbarung

30.1 Die Entscheidung des Vorstands der ÖBB-Holding AG, nicht aus der Finanztransaktion auszusteigen, sondern eine Optimierungsstrategie zu verfolgen, führte nach diversem Schriftverkehr am 30. November 2005 zum Abschluss einer Abänderungsvereinbarung zu dem am 20. September 2005 abgeschlossenen Hybrid-CDO² zwischen der ÖBB-Holding AG und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit der Deutsche Bank AG.

Die Abänderungsvereinbarung sah hinsichtlich der CDO²-Transaktion die „Wiederherstellung der Koppelung an das Grundgeschäft“ vor. Da der Hybrid-CDO² bisher in keinem Zusammenhang zu CBL-Geschäften stand, wurde vereinbart, dass die Deutsche Bank AG in einem separaten Vertrag, d.h. mit einem Gegengeschäft, die ÖBB-Infrastruktur Bau AG gegen Zahlungsausfälle absichern werde, falls die betroffenen ÖBB-Gesellschaften aufgrund von Ausfällen bei den Vorauszahlungsinstrumenten unter den jeweiligen CBL-Transaktionen Zahlungen leisten müssten.

Weiters wurde ein Wechsel des Vertragsrechts auf österreichisches Recht erreicht. Darüber hinaus stellte die Deutsche Bank AG auf eigene Rechnung einen Asset Manager zum aktiven Management des CDO-Portfolios des Hybrid-CDO² zur Verfügung und stattete diesen mit einem Handelskonto von 3 Mill. EUR aus.

Zwischen Juli 2006 und September 2008 führte der beauftragte Asset Manager 18 Trades durch. Es gelang ihm dabei, durch rechtzeitiges Hinaustraden von ausfallgefährdeten Credit Default Swaps (CDS) zwei Ausfälle und fünf ausfallnahe Situationen zu vermeiden. Auf der anderen Seite tradete er allerdings auch drei CDS in das Portfolio hinein, die in der Folge zu Ausfällen führten. Ab September 2008 konnte er aufgrund seines mit 3 Mill. EUR vor dem Hintergrund der weiter fortgeschrittenen Finanzmarktkrise sehr begrenzten Handelskontos keine neuen Trades mehr durchführen.

- 30.2** Der RH stellte fest, dass es den ÖBB-Gesellschaften mit Abschluss der Abänderungsvereinbarung gelang, einige wesentliche Verbesserungen hinsichtlich der Gestionierung des Hybrid-CDO² zu erreichen. Grundsätzlich wären durch ein aktives Management des CDO-Portfolios günstigere Bedingungen, d.h. geringere Ausfallwahrscheinlichkeiten der dem Hybrid-CDO² zugrundeliegenden CDS auf Unternehmens- und Staatsanleihen, für die ÖBB-Gesellschaften zu erwarten.

Durch das im Vergleich zu dem schwierigen Marktumfeld sehr gering dotierte Handelskonto waren jedoch die Möglichkeiten des Asset Managers mit September 2008 faktisch erschöpft. Inwieweit es dem installierten Asset Manager mit den davor durchgeführten Trades gelungen war, eine nachhaltige Verbesserung des Portfolios zu erreichen, hätte jedoch naturgemäß frühestens am Ende der Laufzeit des Hybrid-CDO² im Jahr 2015 bzw. bei Ausfall oder Verkauf der Tranche beurteilt werden können.

- 30.3** *Die ÖBB-Holding AG teilte mit, dass aktives Management als grundsätzlich positive Maßnahme den statistischen Realitäten widerspreche. Eine grundsätzlich bessere Performance von gemanagten Fonds gegenüber nicht gemanagten Portfolios sei statistisch nicht nachweisbar. Jede Änderung des Risikoprofils müsse aufgrund der Marktmechanismen grundsätzlich zu einer Änderung des Renditeprofils führen. Das Einschalten eines Managers müsse jedoch nicht automatisch die Ausfallwahrscheinlichkeit des Portfolios reduzieren.*

- 30.4** Der RH führte hierzu aus, dass sich durch ein aktives Management bei Vorhandensein eines entsprechend dotierten Handelskontos durch Erwerb und Verkauf geeigneter Titel sehr wohl eine insgesamt geringere Ausfallwahrscheinlichkeit ergeben kann. Selbstverständlich wären für diesen Zweck risikoreichere Titel gegen teurere, aber dafür risikoärmere Titel einzutauschen.

Zusätzliche Vereinbarungen

Absicherungsvereinbarungen zum Cross Border Leasing

Abschluss der Absicherungsvereinbarungen

- 31.1** Am 20. Juli 2006 nahm die ÖBB-Infrastruktur Bau AG die von der Deutsche Bank AG unterbreiteten sechs Angebote auf Abschluss von 17 Absicherungsvereinbarungen bezüglich bestimmter aus Tilgungsträgervereinbarungen zu leistenden Zahlungen konkludent an. Die Absicherungsvereinbarungen sollten einerseits das im Zusammenhang mit CBL-Transaktionen bestehende Ausfallrisiko der Tilgungsträger absichern und andererseits den Hybrid-CDO² an ein Grundgeschäft koppeln, um nachträglich den Verstoß gegen das in der ÖBB-Konzernrichtlinie verankerte Spekulationsverbot zu sanieren.

Die Absicherungsvereinbarungen verpflichteten die Deutsche Bank AG, Ausgleichszahlungen von bis zu 612,9 Mill. EUR zu leisten, sofern aufgrund der objektiv festgestellten Zahlungsunfähigkeit des Finanzinstituts, mit dem eine Vorauszahlungsvereinbarung abgeschlossen wurde, sowie eines allfälligen Gewährträgers oder des Emittenten des Wertpapiers die Leasingraten und Kaufpreise für einzelne Tranchen der CBL-Transaktionen nicht vertragsgemäß erbracht würden.

Von den 17 einzelnen Absicherungsvereinbarungen, die bis auf die abgesicherten Tilgungsträger und Beträge weitgehend ident waren, wurden im Innenverhältnis sechs der Rail Cargo Austria AG und acht der ÖBB-Personenverkehr AG überbunden.

Über Empfehlungsschreiben des Vorstands der ÖBB-Holding AG genehmigten die Vorstände aller drei involvierten ÖBB-Gesellschaften die Absicherungsvereinbarungen. Dem jeweiligen Aufsichtsrat der Gesellschaften bzw. dem Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG wurden die Finanzgeschäfte nicht zur Genehmigung vorgelegt.

- 31.2** Der RH kritisierte, dass die Vorstandsbeschlüsse der involvierten Gesellschaften zum Abschluss von Absicherungsvereinbarungen für Zahlungsausfälle aus CBL-Transaktionen von der Zielsetzung beeinflusst waren, nachträglich für den Hybrid-CDO² einen Zusammenhang mit satzungskonformen Bahngeschäften herzustellen.

Darüber hinaus sah der RH die Geschäftsordnungen des Aufsichtsrats der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG sowie der ÖBB-Holding AG als verletzt an. Die im Rahmen von eigenständigen Verträgen mit der Deutsche Bank AG abgeschlossenen Absicherungsvereinbarungen aus CBL-Transaktionen wären unter der Geschäftsart Cross Border Leasing-Geschäfte vom Aufsichtsrat der Gesellschaften zu genehmigen gewesen. Dem jeweiligen Aufsichtsrat war dadurch die Möglichkeit entzogen, über die

Notwendigkeit von Absicherungsvereinbarungen aus CBL-Transaktionen zu entscheiden.

31.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG sei eine generelle Aufsichtsratsgenehmigungspflicht nur dann gegeben gewesen, wenn man davon ausgehe, dass es sich um ein außerordentliches Geschäft gehandelt habe. Die Optimierung von bestehenden Risiken sei nicht als außerordentliches Geschäft anzusehen gewesen, so dass die Auffassung der Vorstände der Konzerngesellschaften bezüglich des Nichtvorliegens einer Genehmigungspflicht des Aufsichtsrats vertretbar und nachvollziehbar gewesen sei.*

31.4 Der RH entgegnete, dass eine mangelnde Beurteilung wesentlicher Risiko- und Ertragsgrößen eines zu erwerbenden Wertpapiers durch den Vorstand einer Aktiengesellschaft – und damit ein subjektives Nichterkennen von Geschäftsrisiken – an der objektiven Zuordnung der Rechtsgeschäfte zu aufsichtsratsgenehmigungspflichtigen Geschäften nichts zu ändern vermochte.

Der RH wiederholte daher seine Auffassung, dass auch für den Abschluss der Absicherungsvereinbarungen aus CBL-Transaktionen eine Genehmigungspflicht der jeweiligen Aufsichtsräte bestand, und zwar unter der Geschäftsart Cross Border Leasing-Geschäfte. Generell war auch der im Gutachten einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft getroffenen Feststellung zu folgen, dass die gegenständlichen Geschäftsfälle – Erwerb eines Hybrid-CDO² und Abschluss der Absicherungsvereinbarungen – außerhalb des gewöhnlichen Geschäftsbetriebs gelegen seien und somit der Zustimmungspflicht des Aufsichtsrats unterliegen würden. Diese Rechtsposition wird dadurch bestätigt, dass – wie der RH unter TZ 21 bzw. 22 ausführte – der Erwerb des derivativen Finanzinstruments ohne einen Zusammenhang mit einem Grundgeschäft aus dem operativen Bahnbetrieb erfolgte.

Nach Ansicht des RH stellte gerade eine umfassende und gewissenhafte Beurteilung eines Geschäftsfalles im Hinblick auf eine allfällige Genehmigungspflicht durch den Aufsichtsrat einen essentiellen Bestandteil der Wahrnehmung einer mit der Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters ausgeübten Geschäftsführung dar. Nach herrschender Lehre und Rechtsprechung wurden jedenfalls Fälle der Missachtung des Zustimmungsrechts des Aufsichtsrats als schuldhaft und grobe Pflichtverletzungen des Vorstands eingestuft.

Zusätzliche Vereinbarungen

Vertragsbestandteile der Absicherungsvereinbarungen

32.1 Von den 17 Absicherungsvereinbarungen wären vier am 20. Dezember 2013 und 13 am 20. Dezember 2015 ausgelaufen. Damit entsprach das Ende der Laufzeit jener der Hybrid-CDO². Die zugehörigen CBL-Transaktionen sollten vertragsgemäß zwischen 2016 und 2026 enden.

Die laut Darstellung der ÖBB-Gesellschaften im Rahmen der Absicherungsvereinbarung „abgesicherten Risiken“ der Vertragspartner bzw. der Wertpapiere können nachfolgender Aufstellung entnommen werden:

Tabelle 5: Abgesicherte Risiken der Absicherungsvereinbarungen

Vertragspartner/Wertpapier ¹⁾	Gewährträger	abgesicherter Höchstbetrag	Provision
		in Mill. EUR	
Bank Austria Creditanstalt	Anteilsverwaltung Zentral- sparkasse, Gemeinde Wien	256,43	2,55
BAWAG P.S.K. ²⁾	Republik Österreich	78,07	0,76
Bank Austria Creditanstalt-Leasing	Anteilsverwaltung Zentral- sparkasse, Gemeinde Wien	7,42	0,06
Merrill Lynch Capital Services Inc.	ML Derivative Products AG	222,49	2,31
Schuldverschreibungen	USA	22,25	0,19
Schuldverschreibungen	Provinz Ontario (Kanada)	26,24	0,23
Gesamtsumme		612,90	6,10

¹⁾ zum Teil historische Bezeichnungen

²⁾ BAWAG P.S.K. Bank für Arbeit und Wirtschaft und Österreichische Postsparkasse Aktiengesellschaft

Aufgrund einschlägiger gesetzlicher Bestimmungen bzw. vertraglich zugesicherter Garantien lag das Risiko der ÖBB-Gesellschaften nicht in der Zahlungsunfähigkeit des Vertragspartners, sondern in der Zahlungsunfähigkeit des Vertragspartners in Verbindung mit der Zahlungsunfähigkeit des jeweiligen Gewährträgers bzw. der Zahlungsunfähigkeit des Emittenten des Wertpapiers. Dies, weil einerseits für die Vertragspartner Bank Austria Creditanstalt und die BAWAG P.S.K. Bank für Arbeit und Wirtschaft und Österreichische Postsparkasse Aktiengesellschaft (BAWAG P.S.K.) die Gemeinde Wien und die Republik Österreich die Gewährträgerhaftung übernahmen und es sich andererseits um Schuldverschreibungen der USA bzw. der Provinz Ontario handelte.

Zum Zeitpunkt des Abschlusses der Absicherungsvereinbarungen verfügte der Sicherungsgeber, die Deutsche Bank AG, über ein schlechteres langfristiges Rating als die Gewährträger und die Emittenten der Wertpapiere. Für die gesamte Laufzeit waren Absicherungsprovisionen an die Deutsche Bank AG von 6,10 Mill. EUR vorgesehen.

- 32.2** Der RH wies darauf hin, dass die Laufzeiten der Absicherungsvereinbarungen nicht mit jenen der abzusichernden CBL-Transaktionen übereinstimmten und damit kein Absicherungszweck gegeben war.

Nach Ansicht des RH lagen auch keine sachlich begründeten Anhaltspunkte für einen Zusammenhang zwischen dem Hybrid-CDO² und den Absicherungsvereinbarungen vor. Daher schlug der Versuch fehl, mit dem Abschluss der Absicherungsvereinbarungen nachträglich für den Hybrid-CDO² die Koppelung an ein Grundgeschäft (CBL-Transaktion) herzustellen.

Der RH erachtete die Absicherungsvereinbarungen, die zur Absicherung von Risiken der ÖBB-Gesellschaften insbesondere gegen einen Ausfall der Gemeinde Wien, der Republik Österreich, der USA und der Provinz Ontario abgeschlossen wurden, weder wirtschaftlich noch risikotechnisch als gerechtfertigt. So müssten im Falle der Bank Austria Creditanstalt die Anteilsverwaltung Zentralsparkasse und die Gemeinde Wien und im Falle der BAWAG P.S.K. die Republik Österreich zahlungsunfähig werden, um auf die Absicherung der Deutsche Bank AG zurückgreifen zu können.

Weiters kritisierte der RH die für die Absicherung vereinbarten Provisionszahlungen in Höhe von 6,10 Mill. EUR an die Deutsche Bank AG, ohne dafür einen relevanten Sicherungszugewinn zu erzielen.

- 32.3** *Die ÖBB-Holding AG wies die Feststellung des RH, dass der Abschluss der CBL-Absicherungsvereinbarungen sachlich nicht gerechtfertigt sei, weil Absicherungen für als „unsinkbar geltende Risiken“ eingegangen worden seien, jedenfalls aus heutiger Sicht zurück. Aus dem besseren Rating der Gewährträger im Vergleich zur Deutsche Bank AG lasse sich denklogisch nicht ableiten, dass kein Sicherungszugewinn eintreten könne.*

Zusätzliche Vereinbarungen

Bei den gegenständlichen CBL-Absicherungsgeschäften sei eine Hauptrisikoposition auch bei Merrill Lynch und der BAWAG P.S.K. gewesen, die in der Vergangenheit sehr wohl in wirtschaftliche Turbulenzen geraten seien. Weiters hätten auch souveräne Schuldner Konkurs angemeldet, was bis dahin in der Finanzwelt als unmöglich gegolten habe. Aus diesen Gesichtspunkten sei daher die gegenständliche Absicherungsvereinbarung keineswegs als sachlich nicht gerechtfertigt zu qualifizieren.

- 32.4** Der RH wies darauf hin, dass laut einer Feststellung eines Rechtsberaters der ÖBB-Holding AG vom Dezember 2005 die Absicherungsvereinbarungen mehrere Konstellationen nicht abdecken würden und von der Deutsche Bank AG allfällig zu leistende Zahlungen „an eine Fülle von Voraussetzungen geknüpft“ seien, wodurch diese zu keiner Reduktion der Kreditrisiken geführt hätten. Zudem merkte er kritisch an, dass ein versichertes Ereignis nur bei plötzlicher objektiver Zahlungsunfähigkeit bzw. Konkurs des abgesicherten Risikos (Overnight Jump to Default) eintreten und sich damit „die Frage nach der Sinnhaftigkeit der vorliegenden Absicherungsvereinbarung“ stellen würde.

Der RH hielt daran fest, dass die Absicherung von Risiken der ÖBB-Gesellschaften insbesondere gegen einen Ausfall der Gemeinde Wien, der Republik Österreich, der USA und der Provinz Ontario weder wirtschaftlich noch risikotechnisch gerechtfertigt war. Überdies sei aufgrund der vertraglichen Ausgestaltung der Absicherungsvereinbarungen auch kein Absicherungszweck bezogen auf die CBL-Transaktionen vorgelegen, sondern in erster Linie versucht worden, für den Hybrid-CDO² nachträglich eine Koppelung an ein Grundgeschäft herzustellen.

Aktuelle Entwicklungen

Sanierungsmaßnahmen in den Jahren 2007 und 2008

- 33.1** Nach Abschluss der Absicherungsvereinbarungen im Juli 2006 unternahm die ÖBB-Holding AG ein Jahr lang keine weiteren Schritte in Bezug auf die erworbene Hybrid-CDO²-Tranche. Erst vor dem Hintergrund der sich seit Anfang 2007 ständig weiter ausbreitenden Finanzmarktkrise wurde der Finanzvorstand der ÖBB-Holding AG im Juli 2007 initiativ, um eine namhafte Investmentbank mit der Erarbeitung von Restrukturierungsvorschlägen zu beauftragen. Unter anderem auch aufgrund langwieriger, bereits durch kritische Pressemeldungen überlagerter Diskussionen im Aufsichtsrat kam es monatelang zu keiner Entscheidung im Aufsichtsrat. Erst nach dem im April 2008 bekanntgegebenen und mit Ende Oktober 2008 wirksamen Rücktritt des Finanzvorstands der ÖBB-Holding AG wurden neue, von zwei namhaften Investmentbanken erarbeitete Sanierungskonzepte präsentiert.

Als Folge der Finanzkrise verschlechterten sich die Bedingungen am Finanzmarkt stark. Während den involvierten ÖBB-Gesellschaften ein Ausstieg aus ihren Verträgen gemäß einer Einschätzung der Deutsche Bank AG vom 29. Februar 2008 rd. 231 Mill. EUR gekostet hätte, war der noch nicht realisierte Verlust aus der Hybrid-CDO²-Tranche mit Dezember 2008 bereits auf 523,4 Mill. EUR angewachsen. Diesem potenziellen Verlust standen bis Ende 2008 vereinnahmte Prämien von 25,7 Mill. EUR sowie der Trading account von 3,3 Mill. EUR gegenüber.

- 33.2** Der RH stellte kritisch fest, dass es ab Mitte 2006 rund zwei Jahre lang im Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG zu keinen zielgerichteten Entscheidungen bezüglich einer Sanierung bzw. eines Verkaufs des Hybrid-CDO² kam. Dadurch entging der ÖBB-Holding AG und den drei weiteren ÖBB-Gesellschaften vor dem Hintergrund einer sich seit Anfang des Jahres 2007 kontinuierlich verschärfenden Finanzkrise die Chance, bereits Ende Februar 2008 mit rd. 292 Mill. EUR geringeren Verlusten aus dem Vertrag auszusteigen, als dies im Dezember 2008 möglich gewesen wäre.
- 33.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG sei es im Vorstand und im Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG sehr wohl zu zielgerichteten Entscheidungen bezüglich einer Sanierung bzw. eines Verkaufs des Hybrid-CDO² gekommen. Die Kritik des RH stünde auch im Widerspruch zu den Feststellungen des Handelsgerichts Wien, das sich im Verfahren der ÖBB gegen die Deutsche Bank AG sehr eingehend mit dem Sachverhalt vor Zustandekommen sowie nach Abschluss des gegenständlichen Geschäfts beschäftigt habe.*

Die Feststellungen des RH betreffend den um rd. 292 Mill. EUR geringeren Verlust bei einem Ausstieg aus dem CDO² zum Ende Februar 2008 mögen zwar im Sinne einer Rückwärtsrechnung rechnerisch richtig sein, seien aber als Prüfungsergebnis zurückzuweisen. Während der RH offenbar durch einen Ausstieg aus dem CDO² im Februar 2008 jedenfalls einen Verlust von rd. 231 Mill. EUR hingenommen hätte, seien die ÖBB-Gesellschaften der Ansicht gewesen, dass durch Zuwarten ein derartig hoher Verlust überhaupt nicht in Kauf genommen werden müsse.

Der RH habe es auch unterlassen, hinsichtlich der weiteren Vorgangsweise des CDO² konkrete Handlungsempfehlungen für einen Ausstieg oder das Halten der Position zu geben. Seine Kritik sei daher unangemessen, weil keine hinreichende Abwägung der Chancen, Risiken und Aktivitäten vorgenommen worden sei.

Aktuelle Entwicklungen

33.4 Der RH stellte klar, dass er weder einen Ausstieg aus dem Hybrid-CDO² und damit eine bestimmte Verlustrealisierung empfahl, noch irgendeinen Verlust als akzeptabel unterstellte, sondern die Vor- und Nachteile der verschiedenen Entscheidungsmöglichkeiten aufzeigte. Die möglichen Optionen für die Zukunft stellte er unter Definition der maßgeblichen Rahmenbedingungen und unter Benennung eines maximalen Verkaufslimits zur Vermeidung wirtschaftlicher Nachteile unter TZ 35 dar, und zwar aus einer ex ante-Position. Hinsichtlich der in der Stellungnahme angesprochenen Inkaufnahme von Verlusten durch den RH wies der RH darauf hin, dass die ÖBB-Holding AG durch die vorzeitige Auflösung des CDO²-Portfolios letztlich einen Verlust von 295 Mill. EUR (ohne Zinsen) realisierte.

Grundsätzlich hielt der RH fest, dass die Gestionierung im Zusammenhang mit dem von den ÖBB-Gesellschaften erworbenen Hybrid-CDO² ausschließlich bei den ÖBB-Gesellschaften lag. Es war daher eine aktienrechtlich begründete Aufgabe des Vorstands bzw. des Aufsichtsrats, auf der Grundlage verfügbarer Informationen die jeweils spezifische Entscheidung für die mit jeder Variante unterschiedlich verbundenen Chancen/Risiken-Profile zu treffen.

Der RH bemängelte in diesem Zusammenhang, dass es ab Juli 2006 im Vorstand und Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG rund zwei Jahre lang zu keinen zielgerichteten Entscheidungen bezüglich der Sanierung oder des Verkaufs des betreffenden Wertpapiers kam. Dabei beurteilte der RH differenziert die Frage der Beschäftigung der ÖBB-Gesellschaften mit den Vorgängen vor und nach dem Abschluss des Finanzderivats (wie auch unter TZ 17 bis 20 und 36 dargestellt) und die Tatsache der fehlenden zielgerichteten Entscheidungen bezüglich einer Sanierung oder eines Verkaufs des Hybrid-CDO².

Der RH hielt der in der Stellungnahme vertretenen Argumentation der unangemessenen Kritik entgegen, dass er bei seiner Beurteilung – auch aus einer ex ante-Sicht – auf die zum damaligen Zeitpunkt vorherrschenden Finanzmarktverhältnisse Bezug nahm und die damit verbundenen Auswirkungen für die ÖBB-Gesellschaften umfassend darstellte.



Aktuelle Entwicklungen

BMVIT

Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen

Kündigung der
Absicherungsverein-
barungen

34.1 In der Aufsichtsratssitzung vom März 2009 genehmigte der Aufsichtsrat der ÖBB-Holding AG – in Abstimmung mit den anderen von den Absicherungsvereinbarungen betroffenen Konzerngesellschaften – eine vorzeitige Beendigung der Absicherungsvereinbarungen unter Beachtung der zehnwöchigen Kündigungsfrist zum 30. Juni 2009. Als Begründung wurde ausgeführt, dass sowohl eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft im vom Präsidium des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG beauftragten Gutachten vom April 2008 als auch der RH zur Auffassung kamen, dass diese Absicherungsvereinbarungen keinen Mehrwert für die ÖBB-Gesellschaften darstellen würden bzw. kein versicherungswürdiges Risiko vorgelegen sei.

Aufbauend auf diese Feststellungen und verbunden mit der Auffassung, dass es ökonomisch betrachtet nicht sinnvoll sei, „Staatshaftungen“ durch eine Bank absichern zu lassen, sei es aus Sicht des Vorstands der ÖBB-Holding AG empfehlenswert gewesen, die Absicherungsvereinbarungen zukünftig nicht mehr aufrecht zu erhalten.

34.2 Der RH kritisierte, dass die Vorstände der ÖBB-Gesellschaften durch den sachlich nicht gerechtfertigten Abschluss der Absicherungsvereinbarungen einen Schaden von rd. 1,88 Mill. EUR verursachten. In diesem Zusammenhang bemängelte er auch, dass das Präsidium des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG nach Vorliegen des Gutachtens keine weiteren Veranlassungen zur Prüfung von allfälligen Haftungsansprüchen unternahm.

Der RH empfahl den Aufsichtsräten der betroffenen ÖBB-Gesellschaften, die rechtlichen Voraussetzungen für die Haftung der beteiligten Vorstandsmitglieder umfassend zu prüfen und gegebenenfalls Schadenersatzansprüche geltend zu machen.

34.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG sei die Behauptung eines Schadens von 1,88 Mill. EUR nur dann nachvollziehbar, wenn jegliche Prämienzahlung an ein Versicherungsunternehmen bei Schadensfreiheit als Schaden angesehen würde. Die abgeschlossene CBL-Absicherungsvereinbarung habe das Risiko für die ÖBB-Gesellschaften für einen gewissen Zeitraum reduziert, wofür im Gegenzug eine Prämie gezahlt worden sei. Demzufolge könnte ein Schaden nur dann eingetreten sein, wenn die Prämie an die Deutsche Bank AG für die Risikoübernahme unangemessen gewesen sei. Diesbezüglich bleibe der RH aber jede Beweisführung für einen eingetretenen Schaden schuldig.*

Aktuelle Entwicklungen

34.4 Der RH entgegnete mit dem Hinweis auf die vom Vorstand der ÖBB-Holding AG in seinem Antrag an den Aufsichtsrat zur Kündigung der Absicherungsvereinbarung vertretene Auffassung, dass es ökonomisch nicht sinnvoll sei, „Staatshaftungen“ durch eine Bank absichern zu lassen. Unter diesem Gesichtspunkt und nicht unter dem eines „typischen Versicherungsgeschäftes“ waren die geleisteten Absicherungsprovisionen in Bezug auf eine Schadensverursachung zu beurteilen.

Der RH bekräftigte daher seine Ansicht, dass mit den Absicherungsvereinbarungen kein relevanter Mehrwert verbunden war und durch den sachlich nicht gerechtfertigten Abschluss der Absicherungsvereinbarungen den ÖBB-Gesellschaften ein Schaden zugefügt wurde.

Optionen für die Zukunft

35.1 Aufgrund der Anfang 2009 sehr ungünstigen Marktbedingungen war eine Sanierung der von den ÖBB-Gesellschaften erworbenen Tranche eines Hybrid-CDO² zu diesem Zeitpunkt nur wenig erfolgversprechend. Die einzigen, realistischerweise verbliebenen Optionen für die ÖBB-Gesellschaften waren zu diesem Zeitpunkt, die Position zu halten bzw. die aufgelaufenen Verluste zu realisieren.

35.2 Der RH empfahl, bei der Bewertung der beiden Alternativen Verkauf bzw. Halten der Position allfällige Spesen des Verkaufsprozesses in der Größenordnung von etwa 8 % des Transaktionsvolumens sowie Finanzierungskosten des Verkaufs von ebenfalls rd. 8 % zu berücksichtigen.

Seiner Ansicht nach dürfte ein Verkauf die ÖBB-Gesellschaften maximal rd. 530 Mill. EUR kosten, um keine wirtschaftlichen Nachteile gegenüber der Alternative des Haltens der Position zu erleiden. Dies umso mehr, als sich die ÖBB-Gesellschaften durch einen Verkauf auch um die Chance einer Kurserholung des Hybrid-CDO² bringen würden.

Klage gegen die Deutsche Bank AG

36 Mitte 2008 brachte die ÖBB-Infrastruktur Bau AG eine Feststellungsklage gegen die Deutsche Bank AG ein. Gegenstand dieser Klage war eine Irrtumsanfechtung mit dem Ziel, die Nichtigkeit der strukturierten Finanztransaktion gerichtlich feststellen zu lassen. Mit der Klagsführung war im Wesentlichen die Absicht verbunden, einen drohenden Schaden von den ÖBB-Gesellschaften abzuwenden, der auf eine mangelhafte Beratung durch die Deutsche Bank AG zurückzuführen sei.



Aktuelle Entwicklungen

BMVIT

Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen

Das Handelsgericht Wien wies mit Entscheidung vom 26. Jänner 2009 die Klage in erster Instanz ab. Gegen dieses abweisende Urteil erster Instanz brachte die ÖBB-Infrastruktur Bau AG Berufung ein. Das Oberlandesgericht Wien bestätigte im Juli 2009 das erstinstanzliche Urteil.

Mit Vereinbarung vom 15. Jänner 2010 wurden der Rahmenvertrag für Finanztermingeschäfte (Hybrid-CDO²) vom 20. September 2005 sowie vier PCDS vom 13. Juli 2006, abgeschlossen jeweils zwischen der Deutsche Bank AG und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, gegen eine Einmalzahlung der ÖBB-Gesellschaften von 295 Mill. EUR (ohne Zinsen) aufgelöst. Als Folge der vorzeitigen Auflösung der CDO²-Verträge verpflichtete sich die ÖBB-Holding AG, die beim Obersten Gerichtshof gegen das Urteil des Oberlandesgerichts Wien eingebrachte Revision zurückzuziehen.

Mitwirkungsrechte des Bundes

Allgemeines

37 Die aktienrechtlichen Möglichkeiten des Eigentümers (Republik Österreich) der ÖBB-Holding AG zur Mitwirkung in Unternehmensangelegenheiten betrafen insbesondere

- die Wahrnehmung der Eigentümerfunktion in der Hauptversammlung der ÖBB-Holding AG,
- die Ernennung und Abberufung von Aufsichtsräten,
- die Entlastung von Aufsichtsrat und Vorstand,
- die nachgängige Feststellung des Jahresabschlusses und
- die Gewinnverwendung.

Aufgrund der ÖBB-Konzernstruktur erteilte das BMVIT als Vertreter der Republik Österreich (Alleinaktionärin der ÖBB-Holding AG) für die Geschäftsjahre 2005 bis 2007 sämtlichen Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Vorstands der ÖBB-Holding AG die Entlastung. In weiterer Folge erteilte die ÖBB-Holding AG als Alleinaktionärin der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG deren Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Vorstands – mit Ausnahme eines aus der ÖBB-Infrastruktur Bau AG ausgeschiedenen Vorstandsmitglieds für 2006 – die Entlastung.

Mitwirkungsrechte des Bundes

Haftungen des Bundes

- 38.1** Neben den aktienrechtlichen Rahmenbedingungen bestand eine Reihe sondergesetzlicher Bestimmungen, die einzelnen Bundesministern zusätzliche Mitwirkungsrechte einräumten.

In Bezug auf Bundeshaftungen ermächtigte § 43 Abs. 2 Bundesbahnstrukturgesetz 2003, BGBl. I Nr. 138/2003, den Bundesminister für Finanzen, im Namen des Bundes zur Finanzierung von Schieneninfrastruktur für Anleihen, Darlehen, Kredite und sonstige Kreditoperationen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, einschließlich der damit verbundenen Finanzierungskosten, eine Haftung gem. § 66 Bundeshaushaltsgesetz, BGBl. Nr. 213/1986, zu übernehmen.

Daneben hatte gem. § 47 Abs. 1 Bundesbahnstrukturgesetz 2003 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gemeinsam mit dem Bundesminister für Finanzen dafür zu sorgen, dass der ÖBB-Infrastruktur Bau AG die zur Erfüllung ihrer Aufgaben und zur Aufrechterhaltung ihrer Liquidität und des Eigenkapitals gemäß dem genehmigten Rahmenplan (§ 43 Abs. 1 leg. cit.) erforderlichen Mittel zur Verfügung stehen. Der Bund förderte die Planung und den Bau von Schieneninfrastrukturvorhaben gemäß dem sechsjährigen Rahmenplan.

- 38.2** Der RH wies darauf hin, dass weder nach aktienrechtlichen noch nach sondergesetzlichen Bestimmungen eine direkte Haftung des Eigentümers für einen Schadensfall aus dem derivativen Finanzinstrument im ÖBB-Konzern ableitbar war. Im Falle eines Schadenseintritts werden jedoch – bei einer voraussichtlich steigenden Neuverschuldung der Konzerngesellschaften – in letzter Konsequenz die wirtschaftlichen Auswirkungen vom Eigentümer mitzutragen sein.

- 38.3** *Die ÖBB-Holding AG bestätigte in ihrer Stellungnahme, dass in letzter Konsequenz die wirtschaftlichen Auswirkungen vom Eigentümer, im Falle der ÖBB-Holding AG von der Republik Österreich, zu tragen sein würden.*



BMVIT

**Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen****Vorstandsverträge**

Vorstandsvertrag mit dem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden

39.1 (1) Der vormalige Vorstandsvorsitzende wurde mit Wirkung vom 1. November 2004 zum Vorstandsmitglied der ÖBB-Holding AG bestellt. Sein Anstellungsverhältnis war mit Ablauf des 1. November 2009 befristet.

(2) Die ÖBB-Holding AG schloss am 21. April 2008 mit dem Vorstandsvorsitzenden eine Auflösungsvereinbarung und einen Konsulentenvertrag samt Sideletters ab. Unter anderem wurde darin der Anstellungsvertrag einvernehmlich mit Ablauf des 30. April 2008 aufgelöst, wobei das Vorstandsmitglied seine Vorstandsfunktion mit gleichem Tag zurücklegte.

(3) Neben der Erfüllung der bis zum Beendigungstag gebührenden Entgeltansprüche einschließlich der aliquoten Bonifikation für das Jahr 2008 (112.978,25 EUR) sah die Auflösungsvereinbarung im Zusammenhang mit der Beendigung des Anstellungsverhältnisses Zahlungen von 477.132,11 EUR vor. Diese setzten sich aus einer freiwilligen Abfertigung von 298.428,81 EUR, einer vertraglichen Abfertigung von 98.964,32 EUR sowie Einmalbeträgen in die Pensionskasse von 79.738,98 EUR zusammen. Da für das Geschäftsjahr 2008 noch keine Zielvereinbarung bestand, wurde der Zielerreichungsgrad mit dem Durchschnitt der Zielerreichung der Geschäftsjahre 2006 und 2007 (vorläufiger Wert), nämlich 100 %, festgelegt. Im Jahr 2008 mussten aufgrund der negativen Marktwerte des Hybrid-CDO² die Finanzverbindlichkeiten und die Rückstellung für Ausstiegskosten um 450,2 Mill. EUR erhöht werden. Diese bilanziellen Maßnahmen trugen zum negativen Ergebnis vor Ertragssteuern der ÖBB-Holding AG im Konzernabschluss 2008 bei; dieses betrug 970 Mill. EUR. Ungeachtet dessen wurde dem Vorstandsvorsitzenden eine anteilige Bonifikation von 62.214,44 EUR zuerkannt.

(4) Darüber hinaus wurde im Konsulentenvertrag die Gewährung eines Erfolgshonorars von 357.212,10 EUR (ohne USt) für den Fall vereinbart, dass sich der im Jahr 2005 im Volumen von 612,9 Mill. EUR erworbene Hybrid-CDO² nach Ablauf der Laufzeit positiv entwickelt. Hintergrund dieser Regelung war die Nichtgewährung einer zustehenden Bonifikation an den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden für das Jahr 2007. Ursache dafür war der Umstand, dass die ÖBB-Holding AG für potenzielle Risiken aus der Hybrid-CDO²-Transaktion Rückstellungen bilden musste, welche die Berechnungsgrundlage für die Bonifikation schmälerten.

Vorstandsverträge

(5) Die Höhe der – laut Auflösungsvereinbarung und Konsulentenvertrag samt Sideletters festgelegten – Ansprüche aus der einvernehmlichen Auflösung des Anstellungsvertrags des ehemaligen Vorstandsvorsitzenden betrug rd. 1,29 Mill. EUR.

39.2 Der RH kritisierte die Gewährung überaus großzügiger Abgeltungen bei der Vertragsauflösung mit dem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden. Insbesondere bemängelte er die ohne vorherige Festlegung einer Zielvereinbarung gewährte Bonifikation für das Jahr 2008, obwohl die ÖBB-Holding AG ein negatives Jahresergebnis aufwies.

39.3 *Die ÖBB-Holding AG erwiderte, dass von einer überaus großzügigen Gewährung einer Abgeltung an den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden keine Rede sein könne.*

Weiters teilte sie mit, dass die Bewertung der Zielerreichung für das Geschäftsjahr 2007, für das dem Vorstandsmitglied ohnedies keine Bonifikation ausbezahlt worden sei, solange ausgesetzt worden sei, bis nach Ablauf der Laufzeit das Ergebnis des CDO² feststehe oder der CDO² überhaupt bereinigt sei. Darüber hinaus sollte die Verteilung der Rückstellung auf zwei Jahre aus bilanztechnischen Gründen nur im Jahr 2007, nicht aber auch im Jahr 2008 zu Lasten der Bonusbemessungsgrundlage gehen. Daher liege keine Verletzung des Ermessensspielraums in Bezug auf die Bonifikationsregelung vor.

39.4 Der RH hielt angesichts der im Raum stehenden Dienstvertragsverletzungen des ehemaligen Vorstandsvorsitzenden seine Kritik an der Zuerkennung überaus großzügiger finanzieller Ansprüche bei der Vertragsauflösung aufrecht.

Weiters entgegnete er der ÖBB-Holding AG, dass sich die Verletzung des Ermessensspielraums durch das Präsidium des Aufsichtsrats bei der Bemessung der Abgeltung für den Vorstandsvorsitzenden nicht auf die Gewährung des Erfolgshonorars beschränkte, sondern sämtliche Ansprüche aus der Auflösungsvereinbarung umfasste. Er verblieb daher bei seiner Auffassung, dass die Gesellschaft bei entsprechender Würdigung der vom RH aufgezeigten Verfehlungen der Vorstandsmitglieder eine für sie günstigere Vertragsauflösung hätte erzielen können.

40.1 (1) Laut Konsulentenvertrag hatte der ehemalige Vorstandsvorsitzende der ÖBB-Holding AG seinen Rat, sämtliche Informationen, sein Know-how und seine Geschäftskontakte zur Verfügung zu stellen, die für die erfolgreiche Abwicklung sämtlicher Konzern-Sonderprojekte, insbesondere im Zusammenhang mit den CDO², notwendig und zweckmäßig waren. Voraussetzung dafür waren entsprechende Vorgaben des Vorstands der Gesellschaft. Entsprechend der im Konsulentenvertrag eingeräumten Berechtigung trat er den Vertrag mit allen Rechten und Pflichten an eine Consulting GmbH ab, an der er 100 % der Geschäftsanteile hielt. Für diese Tätigkeit wurde ein monatliches Honorar von 17.000 EUR (ohne USt) bis zum 31. Dezember 2009 vereinbart (insgesamt 340.000 EUR).

Die Verpflichtungen des Konsulenten waren nur vage und undifferenziert umrissen; es bestand lediglich eine mündliche Berichtspflicht an den Vorstand. Der Anspruch auf das Honorar bestand auch dann, wenn die Gesellschaft auf die Dienste des Konsulenten verzichtete oder diese vorübergehend nicht in Anspruch nahm. Bis zur Klagseinbringung im Oktober 2008 legte der Vorstand der ÖBB-Holding AG dem Konsulenten gegenüber keinen konkreten Beratungsinhalt fest und nahm die Beratungsleistungen des Konsulenten nicht in Anspruch. Zudem wies der Konsulentenvertrag eine um zwei Monate längere Laufzeit auf als der ursprüngliche Anstellungsvertrag.

(2) Da die ÖBB-Holding AG trotz Aufforderung kein Konsulentenhonorar zahlte, erklärten der ehemalige Vorstandsvorsitzende bzw. die Consulting GmbH den Rücktritt vom Konsulentenvertrag wegen Nichterfüllung und machten das gesamte vereinbarte Honorar (Konsulenten- und Erfolgshonorar) bis zum Ende der Laufzeit von 836.654,52 EUR (inkl. USt) als Ersatz geltend.

(3) Am 25. Mai 2009 schlossen die beiden Verfahrensparteien (ÖBB-Holding AG und Consulting GmbH) einen Vergleich. Dieser beinhaltete die Zahlung von 90 % des aus dem Konsulentenvertrag resultierenden Honorars von 306.000 EUR (ohne USt) sowie die Leistung von aus der Auflösungsvereinbarung noch offenen Einmalzahlungen in die Pensionskasse zugunsten des ehemaligen Vorstandsvorsitzenden von insgesamt 56.096,67 EUR durch die ÖBB-Holding AG. Die Erfüllung des Erfolgshonorars aus dem Hybrid-CDO² blieb unverändert vom Eintritt der vereinbarten Bedingungen, d.h. vom Ausmaß der allenfalls aufzulösenden, für den Haftungsfall gebildeten Rückstellungen, abhängig.

Vorstandsverträge

- 40.2** Der RH wies kritisch auf die ohne Gegenleistung erwachsenen Kostenbelastungen der ÖBB-Holding AG aus dem Konsulentenvertrag hin.

Weiters bemängelte er die im Konsulentenvertrag enthaltene einseitige Berechtigung des Konsulenten, die vertraglich geregelte Konsulententätigkeit durch ein von ihm namhaft gemachtes Unternehmen erbringen zu lassen. Es widerspricht nämlich dem Wesen eines ausschließlich auf das Know-how und die Erfahrungen eines Vorstandsmitglieds Bezug nehmenden Konsulentenvertrags, wenn die aus dem Vertrag resultierenden Rechte und Pflichten an eine Kapitalgesellschaft abgetreten werden können. Darüber hinaus wurden dem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden durch die gewählte Vertragskonstruktion steuerliche Optimierungsmöglichkeiten eröffnet.

Der RH empfahl der ÖBB-Holding AG, Konsulentenverträge, die persönliche, auf Erfahrungen und Geschäftskontakten beruhende Beratungsleistungen ehemaliger Vorstandsmitglieder zum Inhalt haben, nicht auf juristische Personen als Vertragspartner auszudehnen.

- 40.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG habe sich die im Konsulentenvertrag eingeräumte, keineswegs unübliche Abtretungsmöglichkeit an eine dem Vorstandsmitglied nahestehende GmbH nicht zum Nachteil der ÖBB ausgewirkt, weil das gewünschte persönliche Know-how weiterhin zur Verfügung gestellt würde bzw. auch tatsächlich zur Verfügung gestanden sei. Mit dem Konsulentenvertrag sollten die dem Vorstandsvorsitzenden aufgrund des Vorstandsvertrags zustehenden Beträge zeitlich abgestuft ausbezahlt werden. Der Vergleichsabschluss mit dem Vorstandsvorsitzenden habe sich im Ergebnis als zweckmäßig und für die ÖBB-Holding AG auch als geringstes Übel erwiesen.*

- 40.4** Der RH hielt im Zusammenhang mit dem Konsulentenvertrag fest, dass Honorare, die ohne Erbringung einer konkreten Leistung gewährt werden, keinesfalls angemessen und zweckmäßig sein können.

- 41.1** Im eigens beauftragten Gutachten einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bzw. eines Universitätsprofessors waren hinreichend Gründe für die Annahme von groben Pflichtverletzungen von Vorstandsmitgliedern enthalten. Insbesondere die Fälle der Verletzung der Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat, bspw. durch Verschweigen risikoreicher Finanzgeschäfte oder der Missachtung des Zustimmungsrechts des Aufsichtsrats, könnten als grobe Pflichtverletzungen gewertet werden.

Laut der Entscheidung des Obersten Gerichtshofs vom 11. Juni 2008 (70b58/08t) hängt die Höhe der Abfindung eines scheidenden Vorstandsmitglieds im Rahmen der Auflösungsvereinbarungen entscheidend davon ab, ob dem betreffenden Vorstandsmitglied eine Pflichtverletzung nachgewiesen werden kann. Im Falle einer solchen Pflichtverletzung hat sich die Höhe der Abfindungszahlung wohl nur zwischen einem angemessenen Betrag zur Abgeltung eines gewissen Prozessrisikos und gar keiner Zahlung zu bewegen.

- 41.2** Der RH hielt kritisch fest, dass es das Präsidium des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG unterließ, das allfällige Vorliegen von groben Pflichtverletzungen und damit eines Abberufungsgrundes eingehend zu untersuchen. Dadurch begab sich die Gesellschaft auch der Möglichkeit, den Anstellungsvertrag des ehemaligen Vorstandsvorsitzenden aus wichtigem Grund zu widerrufen bzw. unter Einhaltung einer halbjährlichen Kündigungsfrist zu kündigen.

Nach Ansicht des RH verletzte das Präsidium des Aufsichtsrats im Rahmen seines Ermessensspielraums seine aus § 78 Abs. 1 Aktiengesetz sich ergebende Verpflichtung, keine unangemessenen Abfindungen bei der Beendigung des Anstellungsvertrags zu leisten. Es handelte damit entgegen dem nach dem Maßstab eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters zu wahrende Unternehmensinteresse sorgfaltswidrig. Der RH empfahl daher, die Voraussetzungen für eine Organhaftung der Mitglieder des Aufsichtsratspräsidiums der ÖBB-Holding AG zu prüfen.

- 41.3** *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG sehe der RH die Auflösung des Vorstandsvertrags zu Unrecht als singuläres Ereignis. Er lasse völlig außer Acht, dass sich die Entscheidung des Aufsichtsrats am Unternehmenswohl zu orientieren habe und hiebei alle aus einer streitigen Auflösung sich ergebenden monetären und auch nicht monetären Auswirkungen auf die Gesellschaft zu berücksichtigen seien.*

Bei der Abwägung der Ausübung der Abberufungsbefugnis hinsichtlich der Vorstände der Tochtergesellschaften der ÖBB-Holding AG sei auch zu berücksichtigen gewesen, dass ein weitgehender Austausch aller im ÖBB-Konzern vorhandenen Finanzvorstände der Stabilität des Konzerns abträglich gewesen wäre.

Vorstandsverträge

Das Aufsichtsratspräsidium der ÖBB-Holding AG habe sich im Frühjahr 2008 veranlasst gesehen – aufgrund erheblicher Differenzen zwischen dem Aufsichtsrat und dem Vorstandsvorsitzenden über die Umsetzung des notwendigen Restrukturierungsprozesses und einer zunehmenden Medienkampagne gegen Letzteren wegen intransparenter Immobiliengeschäfte –, dem Wunsch des Eigentümers nach einer vorzeitigen Beendigung seines Vorstandsmandats nachzukommen. Da der Eigentümer von einer Abberufung des Vorstandsvorsitzenden Abstand genommen habe, seien die Handlungsalternativen für den Aufsichtsrat entsprechend eingeschränkt gewesen.

Weiters wies die ÖBB-Holding AG darauf hin, dass das allfällige Vorliegen grober Pflichtverletzungen eingehend untersucht und daraus resultierende Haftungsmöglichkeiten geprüft worden seien. Es seien diesbezüglich mehrere Rechtsgutachten beauftragt worden, die auch in die Entscheidungsfindung einbezogen worden seien. Diese Gutachten seien zum Ergebnis gelangt, dass eine vorzeitige Auflösung mit sofortiger Wirkung mit erheblichen rechtlichen Risiken und möglichen Kosten belastet und das Prozessrisiko als hoch einzuschätzen gewesen sei.

Nach eingehender Erläuterung und detaillierter Analyse der Für und Wider habe das Aufsichtsratspräsidium die schlussendliche Einschätzung getroffen, dass eine grobe Pflichtverletzung der Vorstandsmitglieder und damit die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Rechtsdurchsetzung einer Abberufung mit sofortiger Wirkung und die Geltendmachung von Schadenersatzansprüchen nicht vorgelegen seien. Daher sei es geboten gewesen, eine vorzeitige Auflösung im Verhandlungsweg herbeizuführen, die auch in sachgerechterweise erfolgt sei. Die einvernehmliche Lösung mit dem Vorstandsvorsitzenden habe die Zahlung eines wesentlich geringeren Betrags vorgesehen, als die Summe der Ansprüche aus seinem Vorstandsvertrag ergeben hätte.

- 41.4** Der RH hielt fest, dass ihm zwei gutachtliche Stellungnahmen, und zwar einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zur wirtschaftlichen Gesamtbeurteilung von PCDF und CBL-Geschäften sowie eines Universitätsprofessors zur rechtlichen Beurteilung einer Finanztransaktion der ÖBB-Infrastruktur Bau AG mit der Deutsche Bank AG, vorlagen. Darüber hinaus wurden dem RH weder bis zum Ende der Gebarungsüberprüfung an Ort und Stelle Ende 2008 noch im Stellungnahmeverfahren weitere schriftliche Gutachten zur Beurteilung der mit möglichen Sorgfaltspflichtverletzungen von Vorstandsmitgliedern begründeten Geltendmachung der Organhaftung vorgelegt.

Der RH wies darauf hin, dass sich die beiden erwähnten Gutachten nicht explizit mit der Beurteilung von möglichen Sorgfaltspflichtverletzungen und den Voraussetzungen für eine Geltendmachung der Organhaftung befassten und auf allfällige, damit verbundene rechtliche Risiken und Kosten nicht eingingen. Insofern geht die Argumentation in der Stellungnahme bezüglich der mangelnden Vorwerfbarkeit von Sorgfaltspflichtverletzungen der Vorstandsmitglieder durch die beiden erwähnten Gutachten ins Leere.

Vielmehr wurden im Gutachten der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft an mehreren Stellen Verfehlungen der handelnden Organe aufgezeigt (wie z.B. hinsichtlich der Genehmigungspflichten durch den Aufsichtsrat, der Berichterstattung gegenüber dem Aufsichtsrat oder der Zweckmäßigkeit der Absicherungsvereinbarungen), ohne jedoch näher auf allfällige haftungsrechtliche Folgen einzugehen. Darüber hinaus enthielt auch das Gutachten des Universitätsprofessors einige Hinweise auf mögliches pflichtwidriges Verhalten von Vorstandsmitgliedern (wie z.B. hinsichtlich des Verhaltens der Vorstände der involvierten ÖBB-Gesellschaften oder des Berichts des Vorstands der ÖBB-Holding AG an den Aufsichtsrat), die zu einer – wie vom RH empfohlen – weitergehenden Überprüfung der rechtlichen Voraussetzungen für die Haftung der betroffenen Vorstandsmitglieder Anlass geboten hätten.

Darüber hinaus war auch die in der Stellungnahme angeführte Einschätzung des Präsidiums des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG, dass eine grobe Pflichtverletzung der Vorstandsmitglieder nicht vorgelegen sei, für den RH nicht nachvollziehbar, zumal sowohl in den zitierten Gutachten als auch im Prüfungsergebnis des RH auf eine Reihe von zum Teil massiven Verfehlungen hingewiesen wurde.

Der RH verkannte auch nicht, dass bei der Beendigung von Vorstandsverträgen und der Bemessung der Abfindung auf die sorgfaltsgemäße Wahrnehmung des Unternehmensinteresses zu achten ist. Allerdings wies er darauf hin, dass die wirtschaftlichen Erwägungen und die Vorteile der einvernehmlichen Regelung mit den Vorstandsmitgliedern für die ÖBB-Holding AG nicht hinreichend dokumentiert wurden. Ferner hielt der RH fest, dass der durch die Medienberichterstattung in der Öffentlichkeit entstandene Eindruck einer großzügigen Behandlung von Vorstandsmitgliedern, denen ein beträchtliches Fehlverhalten zur Last gelegt wird, nicht im Interesse der ÖBB-Holding AG gelegen sein konnte.

Vorstandsverträge

Vorstandsvertrag mit einem ehemaligen Vorstandsmitglied

42.1 (1) Das vormalige Vorstandsmitglied wurde mit Wirkung vom 20. April 2004 zum Vorstandsmitglied der ÖBB-Holding AG bestellt. Sein Anstellungsverhältnis war mit Ablauf des 19. April 2009 befristet. Er übte bereits ab 1. Mai 2003 eine Vorstandstätigkeit bei den Österreichischen Bundesbahnen aus.

(2) Die ÖBB-Holding AG schloss zuletzt am 31. Oktober 2008 mit dem Vorstandsmitglied eine Auflösungsvereinbarung samt Sideletter ab. Darin wurde u.a. der Anstellungsvertrag einvernehmlich mit Ablauf des 30. Oktober 2008 aufgelöst; das Vorstandsmitglied legte seine Vorstandsfunktion mit gleichem Tag zurück.

(3) Da für das Geschäftsjahr 2008 noch keine Zielvereinbarung bestand, wurde der Zielerreichungsgrad mit dem Durchschnitt der Zielerreichung der Geschäftsjahre 2006 und 2007, nämlich 100 %, festgelegt. Die aliquote Bonifikation für das Jahr 2008 betrug 132.672,52 EUR. Im Jahr 2008 mussten aufgrund der negativen Marktwerte des Hybrid-CDO² die Vorsorgen durch die Erhöhung der Finanzverbindlichkeiten und die Rückstellung für Ausstiegskosten um 450,2 Mill. EUR erhöht werden. Dadurch betrug das Ergebnis vor Ertragssteuern der ÖBB-Holding AG im Konzernabschluss 2008 – 970 Mill. EUR.

Darüber hinaus sah die Auflösungsvereinbarung im Zusammenhang mit der Beendigung des Anstellungsverhältnisses eine gesetzliche und vertragliche Abfertigung von insgesamt 253.117,98 EUR vor.

(4) Im Sideletter zur Auflösungsvereinbarung wurde die Gewährung einer Zielerreichungsprämie für das Geschäftsjahr 2007 von 228.526,83 EUR (ohne USt) für den Fall vereinbart, dass der im Jahr 2005 im Volumen von 612,9 Mill. EUR erworbene Hybrid-CDO² nach Ablauf der Laufzeit ein positives Ergebnis aufweist. Hintergrund dieser Regelung war die Nichtgewährung einer ohne Rückstellungsbildung zustehenden Bonifikation an das ehemalige Vorstandsmitglied für das Jahr 2007, weil die ÖBB-Holding AG für potenzielle Risiken aus der Hybrid-CDO²-Transaktion Rückstellungen bilden musste, welche die Berechnungsgrundlage für die Bonifikation schmälerten.

(5) Die Höhe der laut Auflösungsvereinbarung und Sideletter festgelegten Ansprüche aus der einvernehmlichen Auflösung des Anstellungsvertrags des ehemaligen Vorstandsmitglieds betrug rd. 882.000 EUR.

42.2 Der RH kritisierte auch im Falle der Vertragsauflösung mit dem ehemaligen Vorstandsmitglied, dass es das Präsidium des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG unterließ, das allfällige Vorliegen von groben Pflichtverletzungen und damit eines Abberufungsgrundes eingehend

zu untersuchen, obwohl im eigens beauftragten Gutachten einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bzw. eines Universitätsprofessors hinreichend Gründe dafür enthalten waren. Insbesondere die Fälle der Verletzung der Berichtspflichten des Vorstands gegenüber dem Aufsichtsrat oder der Missachtung des Zustimmungsrechts des Aufsichtsrats stellten grobe Pflichtverletzungen dar. Dadurch begab sich die Gesellschaft auch der Möglichkeit, den Anstellungsvertrag des ehemaligen Vorstandsvorsitzenden aus wichtigem Grund zu widerrufen bzw. unter Einhaltung einer halbjährlichen Kündigungsfrist zu kündigen.

Unter dem genannten Gesichtspunkt hielt der RH die Abgeltung aller aus dem Anstellungsvertrag resultierenden Ansprüche, wie die Abfertigungen und die ohne Zielvereinbarung gewährte Bonifikation für das Jahr 2008, für überaus großzügig. Für den Fall, dass das Vorstandsmitglied ein Verschulden an der gerechtfertigten vorzeitigen Abberufung trifft oder das Vorstandsmitglied während eines Geschäftsjahres aufgrund grober Pflichtverletzung gem. § 75 Abs. 4 Aktiengesetz ausscheidet, stehen nämlich dem Vorstandsmitglied keine Ansprüche auf Abfertigung zu bzw. gebührt ihm keine anteilige Bonifikation.

Hinsichtlich allfälliger Voraussetzungen für eine Organhaftung der Mitglieder des Aufsichtsratspräsidiums wird auf die Ausführungen zu TZ 41.2 verwiesen, die sinngemäß anzuwenden wären.

42.3 *Laut Stellungnahme der ÖBB-Holding AG würden die unter TZ 41.3 dargestellten Hintergründe und Motive für eine vorzeitige Abberufung des Vorstandsvorsitzenden in gleicher Weise auch für das zweite Vorstandsmitglied gelten, in dessen primäre Zuständigkeit auch der CDO² gefallen sei. Im Hinblick auf die Gesamtverantwortung des Vorstands seien weder die im Frühjahr 2008 auftretenden Differenzen zwischen dem Aufsichtsrat noch die zunehmend stark negative mediale Präsenz der ÖBB-Holding AG ausschließlich einem Vorstandsmitglied zuzuordnen gewesen, sondern hätten im Wesentlichen beide Vorstandsmitglieder betroffen. Daher sei auch vom Aufsichtsrat die Meinung vertreten worden, dass eine vorzeitige Auflösung zu den ausgehandelten Bedingungen für beide Vorstandsmitglieder oder keinen der beiden zu erfolgen habe.*

42.4 Der RH wies darauf hin, dass auf die Details der Vertragsauflösung mit dem ehemaligen Vorstandsmitglied in der Stellungnahme nicht eingegangen wurde.

Zum Standpunkt des RH im Zusammenhang mit der Höhe der Abfindung und der Überprüfung des Vorliegens allfälliger Sorgfaltspflichtverletzungen des ehemaligen Vorstandsmitglieds verwies der RH auf seine Gegenäußerung unter TZ 41.4.

Fragen an den RH

43 Das Verlangen der Abgeordneten Moser, Kogler, Freundinnen und Freunde auf „Durchführung eines besonderen Aktes der Gebarungsüberprüfung durch den RH“ enthielt einen Katalog mit folgenden Rechts- und Tatsachenfragen, welche die Überprüfung insbesondere umfassen sollte:

1) Wie waren die Geschäfte strukturiert, wer waren die Beteiligten, welche Gelder flossen bis jetzt und welche Geldflüsse könnten oder werden noch eintreten?

Bei der gegenständlichen Finanztransaktion handelte es sich um ein derivatives Finanzinstrument in Form eines Hybrid-CDO², das zwischen der Deutsche Bank AG und der ÖBB-Infrastruktur Bau AG im Außenverhältnis abgeschlossen und über vier Portfolio Credit Default Swaps unterschiedlicher Höhe auf die operativen ÖBB-Gesellschaften ÖBB-Infrastruktur Bau AG, ÖBB-Personenverkehr AG und Rail Cargo Austria AG aufgeteilt wurde. (TZ 21)

Der Erwerb des Hybrid-CDO² erfolgte unfunded und damit ohne Geldflüsse, d.h. die beim Kauf anfallenden Finanzierungskosten waren in der Preisgestaltung des Wertpapiers bereits berücksichtigt. (TZ 24)

Im Jänner 2010 wurden die Hybrid-CDO²-Verträge vorzeitig aufgelöst. Die ÖBB-Gesellschaften erhielten bis Ende 2008 Prämien von 25,7 Mill. EUR. Weitere Geldflüsse von bis zu 36,9 Mill. EUR (einschließlich der erwähnten Prämien von 25,7 Mill. EUR) hätten sich aus Prämieinnahmen bis zum Jahr 2015 ergeben bzw. hätten bis zum Ende der Laufzeit bei Schlagendwerden des Verlustrisikos von 612,9 Mill. EUR eintreten können. (TZ 24, 29, 33)

2) Welche Auswirkungen haben die mit der Deutsche Bank AG abgeschlossenen Finanztransaktionen auf die Verschuldung der ÖBB?

Das Fremdkapital (Verschuldung) der ÖBB-Holding AG stieg von 12,509 Mrd. EUR (2007) um rd. 30 % auf 16,295 Mrd. EUR (2008). Im Konzernabschluss 2008 der ÖBB-Holding AG betragen die im Zusammenhang mit dem Hybrid-CDO² zu bilanzierenden Finanzverbindlichkeiten und Rückstellungen insgesamt 578,16 Mill. EUR und trugen in dieser Höhe auch zur Verschuldung des ÖBB-Konzerns bei. (TZ 29)



Fragen an den RH

BMVIT

**Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen**

3) Welche Auswirkungen haben diese Geschäfte auf die Republik, haftet gar der Steuerzahler für Risikopositionen Dritter?

Eine direkte Haftung der Republik Österreich als Eigentümerin der ÖBB-Holding AG für einen Schadensfall aus dem derivativen Finanzinstrument im ÖBB-Konzern war weder nach aktienrechtlichen noch nach sondergesetzlichen Bestimmungen ableitbar. Im Falle eines Schadenseintritts werden jedoch – bei einer voraussichtlich steigenden Neuverschuldung des ÖBB-Konzerns – in letzter Konsequenz die wirtschaftlichen Auswirkungen vom Eigentümer mitzutragen sein. (TZ 38)

4) Inwieweit halfen die Transaktionen, die Risikopositionen der ÖBB zu vermindern?

Die Absicherungsvereinbarungen brachten aus risikotechnischer Sicht keinen relevanten Mehrwert für die ÖBB-Gesellschaften, weil im konkreten Fall kein versicherungswürdiges Risiko vorlag. (TZ 34)

Mit dem Erwerb der Hybrid-CDO²-Tranche übernahm die ÖBB-Infrastruktur Bau AG das Risiko, das sich aus einem komplexen mathematischen Modell auf Basis von Ausfallsrisiken von Unternehmen ergab. Die erworbene Tranche war risikotechnisch nicht – wie von der ÖBB-Holding AG wiederholt dargestellt – als Diversifizierung von Risiken, sondern als „Risikomagnet“ zu werten. Die von der ÖBB-Holding AG vielfach behauptete Absicherungswirkung auf CBL-Geschäfte lag ebenfalls nicht vor bzw. stand das Produkt zur CBL-Transaktion in keinem wie immer gearteten Zusammenhang. (TZ 24)

5) Wurde durch die Geschäftsabschlüsse gegen Konzernrichtlinien verstoßen?

Die verantwortlichen Mitarbeiter des Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG verstießen u.a.

- mit dem eigenmächtigen Erwerb
- eines für die ÖBB-Gesellschaften neuartigen
- vom Vorstand der ÖBB-Holding AG noch nicht bewilligten derivativen Finanzinstruments
- in unerlaubter Höhe

Fragen an den RH

- ohne einen Zusammenhang mit einem Grundgeschäft aus dem operativen Bahnbetrieb

gegen sieben Regelungen der vom Vorstand der ÖBB-Holding AG erlassenen Konzernvorschrift Corporate Treasury, der Anweisung „Asset/Liability and Risk Management“ und der Genehmigungsrichtlinien. (TZ 16, 21, 22)

- 6) Wurde die zum relevanten Zeitpunkt geltende Geschäftsordnung der ÖBB-Holding AG eingehalten?

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG war beim Erwerb des Hybrid-CDO² laut internen Darstellungen nicht direkt eingebunden. Die beschlossene Finanztransaktion hätte jedoch laut den Geschäftsordnungen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG vom Aufsichtsrat der jeweiligen Gesellschaft genehmigt werden müssen. (TZ 18)

Die Absicherungsvereinbarungen, die vom Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG mitverhandelt und über Empfehlung des Vorstands der ÖBB-Holding AG von den drei operativen ÖBB-Gesellschaften beschlossen wurden, legten die Vorstände entgegen den damals geltenden Geschäftsordnungen den Aufsichtsräten nicht zur Genehmigung vor. (TZ 31)

- 7) Wurden die Informationspflichten gegenüber den Aufsichtsräten eingehalten und wurden diese zeitgerecht und wahrheitsgemäß informiert?

- 8) Wurden die Geschäfte korrekt berichtet, etwa komplexe Konstruktionen, wie Hybrid-CDO² und die damit verbundenen Chancen und Risiken?

Der Vorstand der ÖBB-Holding AG kam formell seiner besonderen Berichtspflicht bei wichtigem Anlass gem. § 81 Aktiengesetz an den Aufsichtsratsvorsitzenden nach. Allerdings war die Berichterstattung an den Aufsichtsratsvorsitzenden in Anbetracht der – zum damaligen Zeitpunkt dem Vorstand bekannten – Produktrisiken in keiner Weise dokumentiert und erfolgte damit dem Anlassfall nicht adäquat. (TZ 26)

Der spätere Bericht des Vorstands der ÖBB-Holding AG an den Aufsichtsrat über den Abschluss eines derivativen Finanzinstruments enthielt keine Informationen über das eigentliche Zustandekommen des Geschäfts, seine Ausgestaltung, die spezifischen Risiken und die Nachverhandlungen. Dies, obwohl zu diesem Zeitpunkt bereits diverse Analysen über den Risikogehalt der Finanztransak-



Fragen an den RH

**Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen**

tion durchgeführt worden waren und dem Vorstand der ÖBB-Holding AG bekannt war, dass das derivative Finanzinstrument als bahnfremdes Geschäft nicht hätte abgeschlossen werden dürfen. Dadurch gab der Vorstand in seinem Bericht an den Aufsichtsrat erhebliche Umstände der Gesellschaft unvollständig und unrichtig wieder. (TZ 27)

Aus den Aufsichtsratsprotokollen der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG war nicht zu entnehmen, dass die Vorstände die jeweiligen Aufsichtsräte über das Zustandekommen und die finanziellen Wirkungen des Hybrid-CDO² für die Gesellschaften umfassend informiert hätten. (TZ 28)

9) Welche Verstöße gegen das Aktienrecht gab es im Zusammenhang mit den Finanztransaktionen?

Aufgrund der dem RH verfügbaren Unterlagen und der Ergebnisse der Prüfungshandlungen besteht der Verdacht, dass im Zusammenhang mit den Finanztransaktionen (Hybrid-CDO², Absicherungsvereinbarungen) und der einvernehmlichen Auflösung von Anstellungsverträgen mit ehemaligen Vorstandsmitgliedern nachstehende Bestimmungen des Aktiengesetzes verletzt sein könnten, wobei es ausschließlich den Gerichten obliegt, über das Vorliegen einer Organhaftung zu entscheiden. Darüber hinaus kann die Aufzählung nicht erschöpfend sein, weil in einigen Fällen weitergehende Untersuchungen der Sachverhalte durchzuführen wären:

- § 81 Aktiengesetz: Verletzung der Berichtspflicht des Vorstands an den Aufsichtsrat, (TZ 26, 27, 28)
- § 84 Aktiengesetz: Sorgfaltspflichtverletzung der Vorstandsmitglieder, (TZ 17, 18, 21, 27, 31, 32, 34)
- § 95 Abs. 5 Aktiengesetz: Missachtung zustimmungspflichtiger Geschäfte des Aufsichtsrats, (TZ 18, 31)
- § 99 Aktiengesetz: Sorgfaltspflicht der Aufsichtsratsmitglieder, (TZ 41, 42)
- § 255 Abs. 1 Z 5 Aktiengesetz: Strafbestimmungen – unrichtige und verschleierte Wiedergabe oder Verschweigen von erheblichen Umständen in Berichten an den Aufsichtsrat durch den Vorstand der ÖBB-Holding AG. (TZ 27)

Fragen an den RH

10) Wer trägt die Letztverantwortung für diese Geschäfte?

Die Grundlagen für die Finanztransaktion mit der Deutsche Bank AG waren, bezogen auf

- den Hybrid-CDO²:
 - - Beschlüsse der Vorstände der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG, (TZ 17)
 - - eigenmächtiges Handeln von Mitarbeitern des Corporate Treasury der ÖBB-Holding AG; (TZ 21)
- die Absicherungsvereinbarungen:
 - - Beschlüsse der Vorstände der ÖBB-Infrastruktur Bau AG, der ÖBB-Personenverkehr AG und der Rail Cargo Austria AG, (TZ 31)
 - - fachliche Verantwortung des Vorstands der ÖBB-Holding AG durch Ausverhandeln der Verträge und Empfehlung an die Gesellschaften zum Abschluss. (TZ 31)

11) Sind in diesem Zusammenhang, aber auch hinsichtlich der massiven Kritik des RH an der mangelhaften Umsetzung der ÖBB-Strukturen sowie der Mitverantwortung der Holding für die Immobiliengeschäfte der ÖBB – aus Sicht der SteuerzahlerInnen – die Abfindung und der Konsulentenvertrag für Generaldirektor Huber und gegebenenfalls Finanzvorstand Söllinger gerechtfertigt?

Das Präsidium des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG unterließ es, das allfällige Vorliegen von groben Pflichtverletzungen der beiden Vorstandsmitglieder und damit eines Abberufungsgrundes eingehend zu untersuchen. Dies, obwohl im eigens beauftragten Gutachten einer Wirtschaftsprüfungsgesellschaft bzw. eines Universitätsprofessors hinreichend Gründe dafür enthalten waren. Damit begab sich die Gesellschaft auch der Möglichkeit, die Anstellungsverträge der ehemaligen Vorstandsmitglieder aus wichtigem Grund zu widerrufen bzw. unter Einhaltung einer halbjährlichen Kündigungsfrist zu kündigen. Dadurch hätte sich die Gesellschaft allenfalls die Abfindungen bzw. Teile der Abfindungen ersparen können. (TZ 41, 42)

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

44 Zusammenfassend hob der RH folgende Empfehlungen hervor:

Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft,
ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft,
ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft,
Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

(1) In Hinkunft sollten die ÖBB-Gesellschaften Finanzgeschäfte nur in Verbindung mit einem Grundgeschäft aus dem operativen Bahngeschäft abschließen und komplexe bzw. intransparente Finanzprodukte ablehnen. Weiters sollten sie Finanzgeschäfte, die spezielle Kenntnisse voraussetzen, nur abschließen, wenn dafür das nötige Know-how ÖBB-intern vorhanden ist. (TZ 24)

(2) Bei einem Verkauf der Hybrid-CDO²-Tranche wären die Spesen des Verkaufsprozesses in der Größenordnung von etwa 8 % der Transaktionskosten sowie die Finanzierungskosten des Verkaufs von ebenfalls rd. 8 % zu berücksichtigen. Dadurch dürfte ein Verkauf die ÖBB-Gesellschaften maximal rd. 530 Mill. EUR kosten, um wirtschaftlich dem Halten der Position gleichwertig zu sein. (TZ 35)

(3) Aufgrund des begründeten Verdachts von Sorgfaltspflichtverletzungen durch Vorstandsmitglieder der involvierten ÖBB-Gesellschaften im Zusammenhang mit der Vorbereitung oder dem Erwerb des Hybrid-CDO² und des maximal möglichen Verlustes von 612,9 Mill. EUR bzw. des inzwischen eingetretenen Verlustes von 295 Mill. EUR aus dem Hybrid-CDO² sollten die Aufsichtsräte der betroffenen ÖBB-Gesellschaften eingehende Untersuchungen zur Klärung einer Organhaftung und allfälliger Schadenersatzpflichten einleiten und gegebenenfalls Haftungsklagen gegen die verantwortlichen Vorstandsmitglieder einbringen. (TZ 21)

(4) Die Aufsichtsräte der betroffenen ÖBB-Gesellschaften sollten im Zusammenhang mit dem Abschluss der Absicherungsvereinbarungen die rechtlichen Voraussetzungen für die Haftung der beteiligten Vorstandsmitglieder umfassend prüfen und gegebenenfalls Schadenersatzansprüche geltend machen. (TZ 34)

(5) Im Zusammenhang mit der Gewährung von Abfindungen bei der Auflösung der Anstellungsverträge mit den beiden ehemaligen Vorstandsmitgliedern sollten die Voraussetzungen für eine Organhaftung der Mitglieder des Aufsichtsratspräsidiums der ÖBB-Holding AG geprüft werden. (TZ 41, 42)

(6) Konsulentenverträge, die persönliche, auf Erfahrungen und Geschäftskontakten beruhende Beratungsleistungen ehemaliger Vorstandsmitglieder zum Inhalt haben, sollten nicht auf juristische Personen als Vertragspartner ausgedehnt werden. (TZ 40)

**Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen**

(7) Angesichts der Dichte der bislang zutage getretenen Verfehlungen von Mitarbeitern, die mit dem Erwerb des Hybrid-CDO² befasst waren, sollten die involvierten Gesellschaften Untersuchungen zur Klärung und dienstrechtlichen Bewertung der Schuldfrage einleiten. In der Folge wären allenfalls geeignete dienstrechtliche Maßnahmen zu ergreifen, um die unternehmerische Verantwortung innerhalb des ÖBB-Konzerns wahrzunehmen. (TZ 22)

(8) Spezialvollmachten für Mitarbeiter wären erst nach abschließender Beurteilung eines Geschäftsfalles, vorbehaltlich der Genehmigung durch die zuständigen Organe, unter Anführung von betraglichen Beschränkungen und nach dem Vier-Augen-Prinzip auszustellen. (TZ 19)

(9) Die ÖBB-Gesellschaften sollten eine Strategie in Bezug auf mögliche Ausstiegsszenarien aus den bestehenden Cross Border Leasing-Geschäften entwickeln. Insbesondere wäre angesichts der bei vorzeitiger Vertragsbeendigung von den ÖBB-Gesellschaften zu leistenden, hohen Kündigungszahlungen zu prüfen, ob im Falle einer vorzeitigen Vertragsbeendigung im Verhandlungswege günstigere als die vertraglich vereinbarten Ausstiegskonditionen erzielt werden könnten. Gegebenenfalls sollten wirtschaftlich vertretbare Möglichkeiten eines Ausstiegs aus den Cross Border Leasing-Geschäften in Abstimmung mit der Strategie genutzt werden. (TZ 14)

(10) Bei Vorauszahlungsinstrumenten sollten Ratingverschlechterungen von Purchase Undertaking Agreements-Vertragspartnern besonders beachtet werden. Gegebenenfalls sollten bei einer erhöhten Ratingverschlechterung – zusätzlich zu den auf Ausfallswahrscheinlichkeiten beruhenden Bewertungen – die Auflösungswerte ermittelt werden, um die finanziellen Folgen eines Vertragspartnerwechsels besser abschätzen zu können. (TZ 7)

(11) Es sollten zumindest zwei Mitarbeiter der ÖBB-Holding AG über transaktionsspezifische Detailkenntnisse verfügen, um personelle Abhängigkeiten zu mindern, eine zuverlässige Vertretungsregelung zu schaffen und ein funktionstüchtiges Vertragscontrolling zu gewährleisten. (TZ 12)

(12) Es wären ein aussagekräftiges Berichtswesen zum Themenkomplex CBL aufzubauen und darin Stressszenarien für wirtschaftliche Krisenszenarien zu berücksichtigen. (TZ 13)



Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen

**Finanztransaktionen der
Österreichischen Bundesbahnen**

(13) Es wären alle im Zusammenhang mit Cross Border Leasing-Transaktionen intern und extern anfallenden Kosten gesammelt zu erfassen, um zumindest ex post deren finanzielle Effekte beurteilen zu können. (TZ 12)





BMVIT

ANHANG
Entscheidungsträger

ANHANG

Entscheidungsträger der überprüften Unternehmungen

Anmerkung:
im Amt befindliche Entscheidungsträger in **Blaudruck**



**BMVIT****ANHANG**
Entscheidungsträger

Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft

Aufsichtsrat

Vorsitzender	Dr. Wolfgang REITHOFER (31. März 2004 bis 29. Mai 2007)
	Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER (seit 26. Juni 2007)
Stellvertreter des Vorsitzenden	Dr. Siegfried DILLERSBERGER (20. April 2004 bis 31. Mai 2007)
	Dr. Johannes STROHMAYER (22. August 2005 bis 29. Mai 2007)
	Dr. Eduard SAXINGER (26. Juni 2007 bis 15. Juli 2009)
	Franz RAUCH (seit 20. April 2004)
	Wilhelm HABERZETTL (seit 20. April 2004)
	Dipl.-Ing. Herbert KASSER (seit 31. März 2008)

Vorstand

Sprecher des
Vorstands Mag. Martin HUBER
(1. November 2004 bis 22. April 2008)

[Dipl.-Ing. Peter KLUGAR](#)
(seit 26. Mai 2008)

Mitglieder Mag. Erich SÖLLINGER
(27. April 2004 bis 31. Oktober 2008)

[Dipl.-Ing. Peter KLUGAR](#)
(1. Dezember 2007 bis 26. Mai 2008)

Gustav POSCHALKO
(1. Dezember 2007 bis 31. März 2010)

[Mag. Josef HALBMAYR MBA](#)
(seit 1. November 2008)

[Ing. Franz SEISER](#)
(seit 1. April 2010)

Quelle: Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (Stand: 26. Mai 2010)

**BMVIT****ANHANG**
Entscheidungsträger**ÖBB–Infrastruktur Aktiengesellschaft (vormals ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft)¹⁾****Aufsichtsrat**

Vorsitzender Mag. Martin HUBER
(16. März 2005 bis 22. April 2008)

Dr. Eduard SAXINGER
(seit 26. Juni 2008)

Stellvertreter des
Vorsitzenden Ing. Mag. Rudolf FISCHER
(16. März 2005 bis 25. Mai 2007)

Dr. Eduard SAXINGER
(20. Juni 2007 bis 26. Juni 2008)

Dipl.–Ing. Peter KLUGAR
(seit 26. Juni 2008)

Dipl.–Ing. Herbert KASSER
(seit 26. Juni 2008)

¹⁾ Mit Hauptversammlungsbeschluss vom 7. September 2009 (Verschmelzungsvertrag vom 28. Juli 2009) wurde die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft als übernehmende Gesellschaft mit der ÖBB–Infrastruktur Betrieb Aktiengesellschaft und der Brenner Eisenbahn GmbH als übertragende Gesellschaften rückwirkend zum 1. Jänner 2009 verschmolzen. Die ÖBB–Infrastruktur Bau Aktiengesellschaft wurde in **ÖBB–Infrastruktur Aktiengesellschaft** umbenannt.

Vorstand

Sprecher des
Vorstands

[Ing. Mag. \(FH\) Andreas MATTHÄ](#)
(seit 4. November 2008)

Mitglieder

[Dipl.-Ing. Thomas TÜRINGER](#)
(16. März 2005 bis 18. Februar 2006)

[Dipl.-Ing. Dr. Alfred ZIMMERMANN](#)
(16. Februar 2006 bis 6. Dezember 2006)

[Ing. Mag. \(FH\) Andreas MATTHÄ](#)
(1. August 2008 bis 4. November 2008)

[Mag. Gilbert TRATTNER](#)
(seit 16. März 2005)

[Dipl.-Ing. Dr. Georg-Michael VAVROVSKY](#)
(seit 16. März 2005)

[Dipl.-Ing. Herwig WILTBERGER](#)
(seit 1. August 2009)

[Mag. Arnold SCHIEFER](#)
(seit 1. August 2009)

Quelle: Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (Stand: 26. Mai 2010)



BMVIT

ANHANG
Entscheidungsträger

ÖBB–Personenverkehr Aktiengesellschaft

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Dipl.–Bw. Rüdiger VORM WALDE
(17. Mai 2004 bis 27. August 2004)

Prof. Dr. Fredmund MALIK
(27. August 2004 bis 3. April 2007)

Dr. Brigitte EGGLER–BARGHER
(9. Mai 2007 bis 29. Mai 2007)

[Dipl.–Ing. Horst PÖCHHACKER](#)
(seit 29. Mai 2007)

Stellvertreter des Vorsitzenden

Dr. Wolfgang REITHOFER
(27. August 2004 bis 25. August 2005)

Mag. Erich SÖLLINGER
(25. August 2005 bis 10. Februar 2006)

Dr. Brigitte EGGLER–BARGHER
(24. April 2006 bis 9. Mai 2007)

Dr. Johannes STROHMAYER
(9. Mai 2007 bis 29. Mai 2007)

Mag. Josef HALBMAYR MBA
(29. Mai 2007 bis 30. November 2007)

[Dipl.–Ing. Dr. Friedrich ZIBUSCHKA](#)
(seit 5. Dezember 2007)

[Franz RAUCH](#)
(seit 16. April 2008)

Vorstand

Vorsitzender	Dipl.–Bw. Rüdiger VORM WALDE (27. August 2004 bis 18. Jänner 2005)
Vorstandssprecherin	Mag. Gabriele LUTTER (seit 13. Oktober 2008)
Mitglieder	Ferdinand SCHMIDT (29. Mai 2004 bis 21. Oktober 2004)
	Dipl.–Ing. Dr. Stefan WEHINGER (1. Oktober 2004 bis 31. März 2008)
	Dkfm. Wilhelmine GOLDMANN (18. Jänner 2005 bis 25. Juni 2007)
	Mag. Erich SÖLLINGER (10. Februar 2006 bis 30. November 2007)
	Mag. Gabriele LUTTER (1. Dezember 2007 bis 13. Oktober 2008)
	Mag. Josef HALBMAYR MBA (1. Dezember 2007 bis 28. Februar 2010)
	Dr. Werner KOVARIK (seit 5. August 2008)
	Andreas FUCHS (seit 1. März 2010)

Quelle: Österreichische Bundesbahnen–Holding Aktiengesellschaft (Stand: 26. Mai 2010)

**BMVIT****ANHANG**
Entscheidungsträger

Rail Cargo Austria Aktiengesellschaft

Aufsichtsrat

Vorsitzender

Dr. Kari KAPSCH
(23. September 2004 bis 13. April 2007)

Franz RAUCH
(19. April 2007 bis 26. Juni 2007)

Dipl.-Ing. Horst PÖCHHACKER
(seit 26. Juni 2007)

Stellvertreter des Vorsitzenden

Mag. Erich SÖLLINGER
(17. Mai 2004 bis 19. April 2006)

Franz RAUCH
(19. April 2006 bis 19. April 2007)

Dr. Veronika KESSLER
(9. Mai 2007 bis 29. Mai 2007)

Franz RAUCH
(seit 26. Juni 2007)

**Vorstand**

Sprecher des
Vorstands

[Friedrich MACHER](#)
(seit 13. Oktober 2008)

Mitglieder

Mag. Erich SÖLLINGER
(19. April 2006 bis 31. Dezember 2007)

Gustav POSCHALKO
(1. Oktober 2004 bis 31. Dezember 2007)

Friedrich MACHER
(1. Februar 2008 bis 13. Oktober 2008)

[Ferdinand SCHMIDT](#)
(seit 1. Oktober 2004)

[Dr. Günther RIESSLAND](#)
(seit 1. Jänner 2008)

Quelle: Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft (Stand: 26. Mai 2010)



Bericht des Rechnungshofes

**Infrastrukturbeiträge für die Privatbahnen;
Follow-up-Überprüfung**



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis 122

BMVIT**Wirkungsbereich des Bundesministeriums für
Verkehr, Innovation und Technologie**

Infrastrukturbeiträge für die Privatbahnen; Follow-up-Überprüfung

Kurzfassung 123

Prüfungsablauf und -gegenstand 124

Verkehrspolitische Prioritätensetzung 124

Zeitgerechter Vertragsabschluss 126

Projektunterlagen und behördliche Genehmigungen 127

Verwendungskontrolle 129

Rückforderung von Förderungsmitteln 130

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen 131

Abkürzungen



Abkürzungsverzeichnis

BGBI.	Bundesgesetzblatt
BM...	Bundesministerium...
BMF	für Finanzen
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
d.h.	das heißt
EUR	Euro
G(es)mbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Mill.	Million(en)
Nr.	Nummer
rd.	rund
RH	Rechnungshof
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie

Infrastrukturbeiträge für die Privatbahnen; Follow-up-Überprüfung

Das BMVIT kam dem überwiegenden Teil der Empfehlungen des RH, die er im Jahr 2006 veröffentlicht hatte, nicht oder nur in geringem Ausmaß nach. Das Ressort erstellte das mittelfristige Investitions- und Erhaltungsprogramm 2005 bis 2009 ohne Bezugnahme auf verkehrspolitisch übergeordnete Zielsetzungen und ohne Festlegung von Verteilungsprioritäten. Förderungsmittel wurden teilweise vor Abschluss der Verträge ausbezahlt und auch für nicht ausführungsfähige Projekte zugesagt. Die Prüfung der widmungsgemäßen Verwendung der Förderungsmittel erfolgte nicht systematisch.

Kurzfassung

Ziel der Follow-up-Überprüfung der Infrastrukturbeiträge für die Privatbahnen war es, die Umsetzung von Empfehlungen zu beurteilen, die der RH bei einer vorangegangenen Gebarungsprüfung abgegeben und deren Verwirklichung das BMVIT zugesagt hatte. (TZ 1)

Die Empfehlung des RH, die Aufteilung der Förderungsmittel auf Basis einer Festlegung verkehrspolitisch übergeordneter Verteilungsprioritäten vorzunehmen, setzte das BMVIT mit einem ersten konzeptionellen Ansatz zur Prioritätenreihung von Förderungsprojekten (Entwurf eines Förderungskatalogs mit verkehrspolitischen Bewertungen) erst teilweise um. (TZ 2)

Das BMVIT kam der Empfehlung des RH zur Überprüfung der widmungsgemäßen Verwendung der Förderungsmittel erst teilweise nach. Es erließ Förderungsrichtlinien und beauftragte die Erstellung eines Prüfkonzepts zur Unterstützung der Kontrolle der Mittelverwendung. (TZ 5)

Den Empfehlungen des RH, die Förderungsübereinkommen rechtzeitig und erst nach Vorliegen vollständiger Projektunterlagen sowie eisenbahnbehördlicher Genehmigungen abzuschließen, kam das BMVIT bisher nicht nach. (TZ 3, 4)

Die Empfehlung des RH, nicht zweckentsprechend verwendete Förderungsmittel von den Privatbahnen zurückzufordern, wurde noch nicht umgesetzt. (TZ 6)

Kenndaten zu den Infrastrukturbeiträgen für die Privatbahnen

Rechtsgrundlagen	Privatbahngesetz 2004, BGBl. I Nr. 39/2004 Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957				
Ausgaben	2005	2006	2007	2008	2009
	in Mill. EUR				
Förderungen an Privatbahnen ¹⁾	22,79	27,86	29,91	21,68	10,52 ²⁾

¹⁾ Voranschlagsansatz 1/65266; ab 2009: Voranschlagsansatz 1/41266 – Erfolg

²⁾ Weitere rd. 13 Mill. EUR wurden einer Rücklage für Auszahlungen in künftigen Jahren zugeführt.

Prüfungsablauf und –gegenstand

1 Der RH überprüfte von Juli bis August 2009 beim BMVIT die Umsetzung der Empfehlungen, die er bei einer vorangegangenen Gebarungsüberprüfung abgegeben und deren Verwirklichung das BMVIT zugesagt hatte. Die Umsetzung dieser Empfehlungen wurde anhand ausgewählter Beispiele, auf den Erfahrungen der seinerzeitigen Gebarungsüberprüfung basierend, evaluiert. Der in Reihe Bund 2006/12 veröffentlichte Bericht wird in der Folge als Vorbericht bezeichnet.

Zu dem im Oktober 2009 übermittelten Prüfungsergebnis nahm das BMVIT im Jänner 2010 Stellung. Der RH erstattete seine Gegenäußerung im Februar 2010.

Verkehrspolitische Prioritätensetzung

2.1 Der RH hatte dem BMVIT als Träger der Verkehrspolitik in seinem Vorbericht empfohlen, im mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogramm verkehrspolitisch übergeordnete³⁾ Verteilungsprioritäten für die Aufteilung der Förderungsmittel festzulegen. Die Aufteilung sollte auf Basis verkehrspolitischer Zielsetzungen und einer Prioritätenreihung von Förderungsprojekten erfolgen.

³⁾ unter Beachtung bundesspezifischer, überregionaler Gesichtspunkte

Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMVIT im Juli 2009 einen Entwurf eines Förderungskatalogs erstellte, der durch Verknüpfung von Bevölkerungs- und Verkehrsindikatoren eine verkehrspolitische Bewertung der Priorität der eingereichten Förderungsvorhaben ermöglichen soll. Der Entwurf stellte einen groben ersten Ansatz zur Priorisierung dar. Er nahm jedoch auf die im Generalverkehrsplan vorgegebenen Leitziele nicht Bezug und legte die Bundesinteressen nicht klar dar. Weiters fehlte das für die Berechnung der Prioritäten notwendige Mengengerüst.

Der Entwurf diente für das bereits ausgearbeitete mittelfristige Investitions- und Erhaltungsprogramm 2010 bis 2014 nur als Orientierungshilfe; eine Prioritätenreihung wird erst nach vertiefter Ausarbeitung des Kriterienkatalogs – frühestens anlässlich der Erstellung des nächsten mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogramms (2015 bis 2019) – möglich sein.

Im Zuge der Follow-up-Überprüfung wies das BMVIT darauf hin, dass Privatbahnen nur lokale Bedeutung hätten und daher im mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogramm 2005 bis 2009 keine Prioritätensetzung vorgenommen worden sei.

- 2.2** Die Empfehlung des RH wurde teilweise umgesetzt. Das BMVIT trug ihr nur insoweit Rechnung, als ein erster konzeptioneller Ansatz zur Prioritätenreihung von Förderungsprojekten erstellt wurde. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung, für die Bemessung und Verteilung der Förderungsmittel verkehrspolitisch übergeordnete Verteilungsprioritäten festzulegen.
- 2.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT sei es das Ziel, den Erhalt der Infrastruktur der Privatbahnen zu gewährleisten. Bei der Zuweisung von Finanzierungsbeiträgen werde auf die Verkehrsleistung der Strecke geachtet. Strecken aus Stadtgebieten und stark frequentierte Strecken würden mit höheren Mitteln dotiert als unbedeutende Privatbahnstrecken.*
- 2.4** Aus Sicht des RH war eine Klärung der förderungspolitischen Zielsetzungen und Prioritäten notwendige Voraussetzung einer transparenten und wirkungsorientierten Zuweisung von Förderungsmitteln. Dem BMVIT gelang es bislang nicht, das bundespolitische Interesse an der Förderung von Privatbahnen zu definieren und auf dieser Basis die Voraussetzungen sowie Kriterien festzulegen, unter denen aus verkehrspolitischer Perspektive des Bundes eine Erhaltung oder ein Ausbau von Privatbahnen als zweckmäßig und damit förderungswürdig angesehen werden kann.

Zeitgerechter Vertragsabschluss

- 3.1** Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, mit den Vorbereitungsarbeiten für das mittelfristige Investitions- und Erhaltungsprogramm so rechtzeitig zu beginnen, dass die Förderungsübereinkommen bereits zu Beginn ihrer Laufzeit vorliegen.

Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMVIT mit 13 Privatbahnen für die Jahre 2005 bis 2009 Förderungsverträge und zusätzlich mit vier dieser Privatbahnen weitere Verträge für fünf Sonderinvestitionsprogramme abgeschlossen hatte. Von den Verträgen für die Jahre 2005 bis 2009 wurden sieben im zweiten Halbjahr 2005, fünf im Jahr 2006 und einer im Jahr 2007 abgeschlossen.

In drei Fällen wurden bereits mehrere Monate, bevor die Verträge unterzeichnet waren, Zahlungen geleistet.

Zur Zeit der Follow-up-Überprüfung und damit vier Monate vor Beginn des neuen Förderungszeitraums 2010 bis 2014 waren wesentliche Voraussetzungen für den Vertragsabschluss noch ungeklärt. Es fehlten die Vertragsentwürfe, die erforderliche Zustimmung des BMF sowie die Mitfinanzierungszusagen der Länder. Die Frage, wann die neuen Verträge abgeschlossen werden können, war noch offen.

- 3.2** Die Empfehlung des RH wurde noch nicht umgesetzt. Die Verträge für den Förderungszeitraum 2005 bis 2009 waren teilweise erst ein bis zwei Jahre nach dem Beginn ihrer Laufzeit unterfertigt worden und auch der zeitgerechte Abschluss der Verträge für den Förderungszeitraum 2010 bis 2014 war nicht gesichert. Im Sinne der Planungssicherheit und zur Wahrung der Interessen des Förderungsgebers empfahl der RH neuerlich, die Förderungsverträge vor Beginn ihrer Laufzeit abzuschließen.
- 3.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT sei die Verzögerung bei den Vertragsabschlüssen auf verspätete Budgetbeschlüsse sowie auf Abstimmungsschwierigkeiten der Privatbahnunternehmen und der Finanzierungspartner (Bundesländer) zurückzuführen gewesen. Aus Sicht des BMVIT werde in Zukunft ein rechtzeitiger Abschluss möglich sein.*

**Infrastrukturbeiträge für die Privatbahnen;
Follow-up-Überprüfung****Projektunterlagen
und behördliche
Genehmigungen**

- 4.1 Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, Förderungsübereinkommen erst nach Vorliegen vollständiger Projektunterlagen und eisenbahnbehördlicher Genehmigungen abzuschließen.

Der RH stellte nunmehr fest, dass das BMVIT im Jahr 2005 „Richtlinien für die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen für Infrastrukturinvestitionen und –erhaltungsmaßnahmen“ an Privatbahnen erließ. Die Richtlinien regelten die näheren Bestimmungen über die Gewährung der Finanzierungsbeiträge und waren Vertragsbestandteil, sahen aber explizit das Vorliegen von Projektunterlagen und allfälligen behördlichen Genehmigungen als Voraussetzung einer Förderungszusage nicht vor.

Den Förderungsansuchen für den Förderungszeitraum 2005 bis 2009 lagen in keinem einzigen Fall aussagekräftige Projektunterlagen (einschließlich technischer Ausführungspläne und Wirtschaftlichkeitsbewertungen) bei. Die Projektdarstellung der Privatbahnen war auf Kosten-, Finanzierungs- und Zeitpläne beschränkt. Auch fehlten Nachweise der eisenbahnrechtlichen Genehmigungen der Vorhaben. Damit leistete das BMVIT Zahlungen für noch nicht ausführungsfähige Projekte und lange vor Beginn der Bauausführung.

Die Probleme im Zusammenhang mit der Förderungsgewährung auf Basis unzureichender Projektplanungen zeigten sich u.a. in folgendem Beispiel:

Eine Privatbahn beantragte im Rahmen des mittelfristigen Investitions- und Erhaltungsprogramms 2001 bis 2004 ein umfangreiches Projekt, für welches noch keine ausreichend konkreten Planungsunterlagen vorlagen und das mit benachbarten Bauvorhaben (jenen der Straßenverwaltung und von Anrainern) nicht abgestimmt war. Dadurch verschob sich der Baubeginn auf unbestimmte Zeit. Dennoch schloss das BMVIT bereits im Jahr 2001 einen Förderungsvertrag ab.

Auf Antrag der Privatbahn stimmte das BMVIT im Jahr 2004 der Aufschiebung der Investition bis zur angenommenen Umsetzungsreife des Projekts im Jahr 2005 zu. Das Projekt wurde jedoch auch im Zeitraum 2005 bis 2009 nicht begonnen, sondern soll nunmehr – nach fast einem Jahrzehnt – ab 2010 realisiert werden. Die dazu notwendigen Projektunterlagen und Genehmigungen lagen dem BMVIT auch im Jahr 2009 noch nicht vor. Das BMVIT hatte bis zum Ende der Follow-up-Überprüfung für dieses Projekt bereits Förderungsmittel in Höhe von rd. 1,20 Mill. EUR ausbezahlt.

Projektunterlagen und behördliche Genehmigungen

- 4.2** Die Empfehlung des RH wurde noch nicht umgesetzt. Als Förderungsvoraussetzung war das Vorliegen von Projektunterlagen und Genehmigungen weder generell in den Richtlinien für die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen enthalten noch forderte das BMVIT es projektbezogen ein.

Der RH wiederholte daher seine Empfehlung, Investitionen erst dann zu fördern, wenn für das Projekt vollständige Projektunterlagen und behördliche Genehmigungen vorliegen.

- 4.3** *Laut Stellungnahme des BMVIT sei die Vorlage behördlicher Genehmigungen vor Erteilung der Finanzierungszusage nicht praxisgerecht, weil die Baufertigstellungsfrist üblicherweise drei Jahre betrage, während es sich um fünfjährige Investitionsprogramme handle. Weiters würden Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen in vielen Fällen keines Baubescheids bedürfen. Die Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen mit Wirtschaftlichkeitskriterien lehnte das BMVIT ab, weil die Maßnahmen sich an der Sicherheit und Erhaltung des Bestehenden zu orientieren hätten.*

- 4.4** Der RH erachtete das Vorliegen von Projektunterlagen und allfällig notwendigen behördlichen Genehmigungen vor der Zuweisung von Förderungsmitteln für unabdingbar, um

- Klarheit zwischen Förderungsgeber und Förderungsnehmer zu schaffen, für welchen Zweck bzw. für welches konkrete Projekt die Förderungsmittel bereitgestellt werden,
- sicherzustellen, dass die Förderungsmittel für bereits umsetzungsreife Projekte gegeben werden, und
- sicherzustellen, dass Förderungsmittel nicht als zinsenlose Kredite missbraucht werden.

Weiters entgegnete der RH, dass für eine gezielte und wirkungsvolle Ressourcenzuweisung eine Kosten–Nutzen–Abschätzung von Förderungsprojekten unentbehrlich ist, wobei die gesamtwirtschaftliche (insbesondere verkehrspolitische) Bedeutung der Projekte im Verhältnis zu den Kosten zu beurteilen ist. Der bloße Weiterbetrieb von Privatbahnstrecken – ohne Bedachtnahme auf Bedarf, Nutzungsfrequenz, Kosten und verkehrspolitische Alternativen – stünde der Zielsetzung der Privatbahnförderung entgegen.

**Infrastrukturbeiträge für die Privatbahnen;
Follow-up-Überprüfung****Verwendungs-
kontrolle**

- 5.1** Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, die widmungsgemäße Verwendung der Förderungsmittel zu überprüfen.

Laut damaliger Stellungnahme des BMVIT sollten die bemängelten Vollzugsdefizite künftig durch Einbeziehung der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH ausgeglichen werden.

Der RH stellte nunmehr fest, dass die vom BMVIT im Jahr 2005 erlassenen „Richtlinien für die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen für Infrastrukturinvestitionen und –erhaltungsmaßnahmen“ Vertragsbestandteil waren. Sie verpflichteten die Förderungsnehmer zur Vorlage von Verwendungsnachweisen bis zum 30. Mai des auf die Auszahlung des ersten Teilbetrags folgenden Jahres. Bei mehrjährigen Projekten war zusätzlich zu den jährlichen Verwendungsnachweisen ein abschließender Gesamtverwendungsnachweis vorgesehen.

Einige Privatbahnen übermittelten die Verwendungsnachweise jährlich, von vielen Privatbahnen standen die Nachweise aus (für 2008 lagen nur fünf von 13 erforderlichen Nachweisen vor). Das BMVIT hatte in keinem einzigen Fall – auch nicht vor der nächsten Mittelanweisung – von diesen Privatbahnen die ausstehenden Verwendungsnachweise eingefordert.

Das BMVIT bezog die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH bis zur Zeit der Follow-up-Überprüfung erst in die Kontrolle der Mittelverwendung eines Förderungswerbers ein. Das Ressort selbst prüfte die Mittelverwendung nur ansatzweise und ohne strukturiertes Konzept. Eine nachvollziehbare Dokumentation der Kontrollen fehlte.

Im Mai 2009 ersuchte das BMVIT die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH, ein methodisches und personelles Prüfkonzept zu erstellen. Zur Zeit der Follow-up-Überprüfung lag ein solches Konzept noch nicht vor.

- 5.2** Die Empfehlung des RH wurde nur in Ansätzen umgesetzt, nämlich durch die Erlassung der Förderungsrichtlinie 2005 sowie die fallweise Beauftragung der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH.

Der RH kritisierte, dass das BMVIT die ausstehenden Verwendungsnachweise entgegen den Vorgaben der inzwischen erstellten Richtlinien nicht einforderte. Er hielt daher seine Empfehlung, die widmungsgemäße Verwendung der Förderungsmittel zu überprüfen, aufrecht.

Rückforderung von Förderungsmitteln

5.3 *Das BMVIT verwies in seiner Stellungnahme auf die Beauftragung der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH im Mai 2009, ein methodisches Prüfkonzept für das auslaufende mittelfristige Investitionsprogramm bis Ende 2009 zu erstellen. Weiters werde bis Juni 2010 ein dienstzugeteilter Mitarbeiter Prüfungen der widmungsgemäßen Mittelverwendung durchführen.*

6.1 Der RH hatte in seinem Vorbericht empfohlen, nicht widmungsgemäß verwendete Förderungsmittel von den Privatbahnen zurückzufordern.

Der RH stellte nunmehr fest, dass die vom BMVIT im Jahr 2005 erlassenen „Richtlinien für die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen für Infrastrukturinvestitionen und –erhaltungsmaßnahmen“ eine Rückzahlung bereits ausbezahlter Finanzierungsbeiträge vorsahen.

Bis zur Zeit der Follow-up-Überprüfung erfolgten keine Rückzahlungen von widmungswidrig verwendeten Förderungsmitteln. Folgende vom RH beanstandeten Fälle zeigten, dass das BMVIT von seiner Möglichkeit zur Rückforderung nicht Gebrauch gemacht hatte:

- Eine Privatbahn investierte in den Jahren 2005 bis 2007 rd. 14,30 Mill. EUR, von denen das BMVIT Förderungsmittel in Höhe von 7,50 Mill. EUR bereitstellte. Das BMVIT beauftragte die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH mit der Überprüfung der vertragskonformen Verwendung der Förderungsmittel. Die Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH kam im Jahr 2008 zum Ergebnis, dass von den gewährten Förderungsmitteln 3,40 Mill. EUR nicht vertragskonform verwendet worden waren und empfahl dem BMVIT, eine Rückforderung der Förderungsmittel zu erwägen. Das BMVIT hat bis zum Abschluss der Follow-up-Überprüfung die Förderungsmittel nicht zurückgefordert.
- Eine weitere Privatbahn fand mit den im Sonderinvestitionsprogramm 2004 bis 2008 zuerkannten Förderungsmitteln (0,90 Mill. EUR) für eine Park&Ride-Anlage nicht das Auslangen. Sie beantragte ab 2006 eine Aufstockung der Förderungsmittel und erhielt einen Vertrag für ein weiteres projektbezogenes Sonderinvestitionsprogramm mit Förderungsmitteln von nunmehr insgesamt 1,40 Mill. EUR. Die Privatbahn hatte zur Zeit der Follow-up-Überprüfung – fünf Jahre nach Auszahlung der ersten Förderungsmittel – mit dem Bau der Park&Ride-Anlage noch nicht begonnen. Die ausbezahlten Förderungsmittel in Höhe von 0,72 Mill. EUR hatte das BMVIT – entgegen



den Richtlinien für die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen – bis zum Ende der Follow-up-Überprüfung nicht zurückgefordert.

- 6.2 Die Empfehlung des RH war noch nicht umgesetzt. Der RH hielt daher seine Empfehlung aufrecht, nicht widmungsgemäß verwendete Förderungsmittel zurückzufordern.
- 6.3 *Laut Stellungnahme des BMVIT gleiche es widmungswidrig, d.h. nicht vertragskonform, verwendete Budgetmittel durch Kürzung der laufenden Zahlungen aus. Eine Rückforderung könnte kleinere Privatbahnen in den Konkurs treiben. Der Rückforderungsfall der Park&Ride-Anlage werde von der Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH geprüft.*
- 6.4 Der RH wies darauf hin, dass das BMVIT selbst in seinen im Jahr 2005 erlassenen „Richtlinien für die Gewährung von Finanzierungsbeiträgen für Infrastrukturinvestitionen und -erhaltungsmaßnahmen“ (die Vertragsbestandteil sind) bei nicht widmungsgemäßer Mittelverwendung ausdrücklich eine Rückzahlung der bereits geleisteten Zahlungen sowie die Einstellung weiterer Zahlungen vorsah.

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

7 Der RH stellte fest, dass von fünf überprüften Empfehlungen des Vorberichts zwei teilweise und drei nicht umgesetzt wurden. Er hob die folgenden Empfehlungen hervor.

(1) Für die Bemessung und Verteilung der Förderungsmittel wären verkehrspolitisch übergeordnete Verteilungsprioritäten festzulegen. (TZ 2)

(2) Die widmungsgemäße Verwendung der Förderungsmittel wäre zu überprüfen. (TZ 5)

(3) Die Förderungsverträge wären bereits vor Beginn ihrer Laufzeit abzuschließen. (TZ 3)

(4) Investitionen wären erst dann zu fördern, wenn für das Projekt vollständige Projektunterlagen und behördliche Genehmigungen vorliegen. (TZ 4)

(5) Nicht widmungsgemäß verwendete Förderungsmittel wären von den Privatbahnen zurückzufordern. (TZ 6)





Bericht des Rechnungshofes

Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralöl- steuererhöhung



Inhaltsverzeichnis

Tabellenverzeichnis	136
Abkürzungsverzeichnis	137

BMF
BMLFUW
BMVIT

Wirkungsbereich der Bundesministerien für
Finanzen
Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
Verkehr, Innovation und Technologie

Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung

Kurzfassung	139
Prüfungsablauf und -gegenstand	143
Gesetzliche Grundlagen	144
Steuersätze	144
Geplante Mittelverwendung	145
MÖSt-Pakt	147
Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung	148
Tatsächliche Mittelverwendung – Berechnung des RH	150
Klimarelevante Projekte	152
Zusammenfassende Gegenüberstellung Mehreinnahmen – Ausgaben	158
Lenkungseffekte	160
Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen	162

Tabellen



Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Mittelverwendung der Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung für Infrastruktur und klimarelevante Projekte in den Jahren 2007 und 2008 auf Bundesebene	142
Tabelle 2:	Aufteilung der prognostizierten Mehreinnahmen aus der MÖSt auf die Gebietskörperschaften	148
Tabelle 3:	Tatsächliche Einnahmen aus der MÖSt	149
Tabelle 4:	Vergleich prognostizierter/tatsächlicher Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung	149
Tabelle 5:	Vergleich prognostizierter/tatsächlicher Mehrausgaben Infrastruktur	152
Tabelle 6:	Förderzusagen des Klima- und Energiefonds in den Jahren 2007 und 2008	153
Tabelle 7:	Mittel für das JI/CDM-Programm gemäß Umweltförderungsgesetz, Projektzusagen und tatsächliche Zahlungen	155
Tabelle 8:	Zusagerahmen der Umweltförderung im In- und Ausland gemäß Umweltförderungsgesetz in den Jahren 2005 bis 2008	157
Tabelle 9:	Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung (Bundesanteil) – Vergleich Prognose und tatsächliches Aufkommen	158
Tabelle 10:	Prognostizierte Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung (Bundesanteil) und geplante bzw. tatsächliche Mittelverwendung auf Bundesebene in den Jahren 2007 und 2008	158

Abkürzungen

Abkürzungsverzeichnis

AG	Aktiengesellschaft
ASFINAG	Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs-AG
BGBI.	Bundesgesetzblatt
BM...	Bundesministerium...
BMF	für Finanzen
BMLFUW	für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
BMVIT	für Verkehr, Innovation und Technologie
BRA	Bundesrechnungsabschluss
bzw.	beziehungsweise
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
EUR	Euro
i.d.(g.)F.	in der (geltenden) Fassung
inkl.	inklusive
KFZ	Kraftfahrzeug
Mill.	Million(en)
Nr.	Nummer
ÖBB	Österreichische Bundesbahnen
rd.	rund
RH	Rechnungshof
t	Tonne(n)
TU	Technische Universität
TZ	Textzahl(en)
u.a.	unter anderem
vgl.	vergleiche

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.





BMF BMLFUW BMVIT

Wirkungsbereich der Bundesministerien für

Finanzen

Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft

Verkehr, Innovation und Technologie

Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung

Der Bund nahm aus der MÖSt-Erhöhung 2007 und 2008 zusätzlich 391 Mill. EUR ein. Die Umsetzung des Ziels, diese Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer ab 1. Juli 2007 für Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte zu verwenden, war nicht ausreichend konkretisiert. Intern oder nach außen hin transparente Vorgaben, welche konkreten Maßnahmen oder Programme aus den Mehreinnahmen finanziert werden sollten, fehlten. Konkrete Projekte konnten nicht vorgelegt werden.

Eine Evaluierung der tatsächlichen Mehreinnahmen fehlte ebenso wie die Festlegung konkreter Wirkungsziele und Steuerungsmaßnahmen zur Evaluierung der Zielerreichung.

Kurzfassung

Prüfungsziel

Ziel der Gebarungsüberprüfung war es festzustellen, ob die Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer (MÖSt) entsprechend den politischen Willenserklärungen für Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte verwendet wurden. Die Gebarungsüberprüfung war Teil des Prüfungsschwerpunkts „Wirkungsorientierung“. (TZ 1)

Kurzfassung**Vorgaben bzw. Ziele zur Mittelverwendung**

Die im März 2007 beschlossene Klimastrategie 2007 sah zusätzlich zur im Regierungsübereinkommen vorgesehenen Erhöhung der MÖSt um 1 Cent je Liter Benzin und 3 Cent je Liter Diesel eine weitere Erhöhung um 2 Cent je Liter vor. Entsprechend dieser Zielvorgaben der Klimastrategie 2007 wurden die Steuersätze für Benzin und Diesel mit dem Budgetbegleitgesetz 2007 ab 1. Juli 2007 um 3 bzw. 5 Cent je Liter erhöht. (TZ 3)

Das BMF stellte für die Erhöhung der MÖSt keine vertiefenden Betrachtungen zu Auswirkung auf die Treibstoffnachfrage oder zu erwarteten bzw. angestrebten Lenkungseffekten an. Bei der Erhöhung standen vor allem die gesteigerten Einnahmen und weniger die Lenkungseffekte im Vordergrund. (TZ 3)

Gemäß Regierungsübereinkommen und Ministerratsbeschluss sollten mit den Mehreinnahmen eine Infrastrukturoffensive und klimarelevante Projekte finanziert werden. Weder ressortübergreifend noch ressortintern fanden sich konkrete quantifizierte Ziele, die mit den eingesetzten Mitteln erreicht werden sollten. Es fehlten konkrete Struktur-, Ergebnis- oder Wirkungsziele, die mit dem Mitteleinsatz erreicht werden sollten. Die Ziele waren nicht auf einzelne Politikfelder herunter gebrochen und Indikatoren zur Messung waren nicht vorgesehen. Die Zielsetzung war damit zu abstrakt, um eine Zielerreichung evaluieren zu können. (TZ 4)

Eine politische Vereinbarung von Bund, Ländern und Gemeinden aus dem Jahr 2007 regelte die Verwendung der Länder- und Gemeindeanteile an den Mehreinnahmen aus der MÖSt. Auf Wunsch der Länder wurde unter anderem die Art der Mittelverwendung weniger konkret festgelegt, die Berichtspflichten entfielen und die Gültigkeit der Vereinbarung war bis zur nächsten Steuerreform befristet. Sie endete somit mit Inkrafttreten der Steuerreform 2009 nach nur eineinhalb Jahren Laufzeit. Danach konnten die Länder völlig frei über die Mehreinnahmen verfügen. (TZ 5)

Einnahmen aus der MÖSt

Das BMF prognostizierte Mehreinnahmen aus der Erhöhung der MÖSt in Höhe von 140 Mill. EUR für das Jahr 2007 und 440 Mill. EUR für das Jahr 2008. Die prognostizierten Mehreinnahmen sollten im Verhältnis 73 : 15 : 12 auf Bund, Länder und Gemeinden aufgeteilt werden. Der Bund sollte 418,39 Mill. EUR dieser Mehreinnahmen erhalten. (TZ 6)

Die tatsächlichen Mehreinnahmen beliefen sich 2007 und 2008 auf insgesamt 542,71 Mill. EUR. Sie erreichten im Jahr 2007 annähernd den prognostizierten Wert (- 4,32 Mill. EUR), im Jahr 2008 lagen sie um 32,97 Mill. EUR darunter. Das BMF führte keinen Soll/Ist-Vergleich der prognostizierten mit den tatsächlichen Mehreinnahmen durch. (TZ 7)

Tatsächliche Mittelverwendung – Berechnung des RH

Für die Verwendung der prognostizierten Mehreinnahmen in Höhe von 418,39 Mill. EUR auf Bundesebene hatte der Gesetzgeber im Zuge der Erhöhung die grundsätzliche Zielrichtung vorgegeben. Intern oder nach außen hin transparente Vorgaben, welche konkreten Maßnahmen oder Programme in den Bereichen Infrastruktur und Klimaschutz aus den Mehreinnahmen finanziert werden sollten, fehlten. Auch im Rahmen der Gebarungüberprüfung konnten die überprüften Ressorts keine konkreten Projekte nennen. Außerdem war es dem BMF durch das fehlende Einnahmen-Controlling nicht möglich, den Einnahmenausfall gegenüber der Prognose zu beziffern. Damit fehlte auch die Möglichkeit zu evaluieren, ob die Maßnahmen, die mit den prognostizierten Mehreinnahmen der MÖSt-Erhöhung finanziert werden sollten, finanzierbar bleiben. (TZ 8, 17)

Mangels konkreter Vorgaben bzw. mangelnder Controllingdaten des BMF untersuchte der RH die tatsächliche Verwendung des Bundesanteils. Er stellte Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte des Bundes zusammen, untersuchte sie auf inhaltliche Zusammenhänge mit der MÖSt-Erhöhung und betrachtete die Entwicklung der Mittelverwendung in diesen Bereichen. (TZ 8)

Kurzfassung

Tabelle 1: Mittelverwendung der Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung für Infrastruktur und klimarelevante Projekte in den Jahren 2007 und 2008 auf Bundesebene

	2007	2008
	in Mill. EUR	
Eisenbahninfrastruktur	60,00	110,70
Klima- und Energiefonds	47,40	99,29
JI/CDM-Programm	10,00	20,00
Umweltförderung im In- und Ausland	10,00	10,00
Summe	127,40	239,99

Der RH konnte so von den prognostizierten Mehreinnahmen in Höhe von 418,39 Mill. EUR 367,39 Mill. EUR Infrastrukturprojekten bzw. klimarelevanten Projekten zuordnen. 2007 und 2008 wurden 170,7 Mill. EUR zusätzlich für Schieneninfrastrukturmaßnahmen und 146,69 Mill. EUR für den Klima- und Energiefonds verwendet. Bei der Erhöhung von Mitteln für das JI/CDM-Programm (Projekte mit anderen Staaten zur Reduktion klimaschädlicher Emissionen) um 30 Mill. EUR bestand ein sachlicher Zusammenhang mit der MÖSt-Erhöhung. Bei der Erhöhung des Zusagerahmens für die Umweltförderung im In- und Ausland von 20 Mill. EUR bestand zwar kein zeitlicher, aber zumindest ein sachlicher Zusammenhang. (TZ 8 bis 17)

Tatsächlich nahm der Bund aus der MÖSt-Erhöhung 2007, 2008 zusätzlich 391 Mill. EUR ein. (TZ 17)

Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung

Kenndaten zur Verwendung der Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer

Grundlagen	in Mill. EUR			
	2005	2006	2007	2008
Grundlagen	Budgetbegleitgesetz 2007, BGBl. I Nr. 24/2007 Politische Vereinbarung über die Verwendung der Mehreinnahmen der Länder und Gemeinden aus der Mineralölsteuererhöhung 2007 (MÖSt-Pakt) vom 5. Juli 2007 Bundesfinanzgesetz 2007, BGBl. I Nr. 22/2007 Bundesfinanzgesetz 2008, BGBl. I Nr. 23/2007 Klima- und Energiefondsgesetz, BGBl. I Nr. 40/2007 i.d.g.F. Umweltförderungsgesetz, BGBl. Nr. 185/1993 i.d.g.F. Mineralölsteuergesetz, BGBl. I Nr. 630/1994 i.d.g.F.			
Einnahmen MÖSt	3.565	3.553	3.689	3.894
Mehreinnahmen MÖSt aus der Erhöhung 2007				
Prognose BMF			140,0	440,0
tatsächliche Mehreinnahmen			135,7	407,0

Prüfungsablauf und -gegenstand

1 Der RH überprüfte von April bis Mai 2009 die Verwendung der Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Mineralölsteuer (MÖSt) auf Ebene des Bundes. Ziel der Gebarungsüberprüfung war es festzustellen, ob die Mehreinnahmen entsprechend den politischen Willenserklärungen für Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte verwendet wurden. Geprüft wurde die Gebarung der Jahre 2005 bis 2008. Der Schwerpunkt der Überprüfung lag beim BMF. Weitere Erhebungen fanden im BMLFUW und im BMVIT statt.

Die Gebarungsüberprüfung war Teil des Prüfungsschwerpunkts „Wirkungsorientierung“.

Zu dem im September 2009 übermittelten Prüfungsergebnis nahm das BMF im Dezember 2009 Stellung. Das BMVIT und das BMLFUW verzichteten auf eine Stellungnahme. Der RH erstattete im Jänner 2010 seine Gegenäußerung.

Gesetzliche Grundlagen

- 2 Die MÖSt war eine spezifische Verbrauchssteuer und nach der Umsatzsteuer, der Lohnsteuer und der Körperschaftssteuer die Bundesabgabe mit dem viertgrößten Aufkommen.

Das Mineralölsteuergesetz 1995 (BGBl. I Nr. 630/1994 i.d.g.F.) regelte die Steuersätze für sämtliche Mineralöle. Bei der Besteuerung der Treibstoffe wurde nach dem Anteil an Blei, Schwefel und biogenen Stoffen unterschieden.

Die Richtlinie 2003/96/EG des Rates zur Restrukturierung der gemeinschaftlichen Rahmenvorschriften zur Besteuerung von Energieerzeugnissen und elektrischem Strom legte für Energieerzeugnisse und damit auch für Heiz- und Kraftstoffe die Mindeststeuerbeträge fest, die ab 1. Jänner 2004 von den Mitgliedstaaten einzuheben waren. Österreich lag bei der Treibstoffbesteuerung im europäischen Mittelfeld.

Steuersätze

- 3.1 Im Ministerialentwurf zum Budgetbegleitgesetz, den das BMF im Februar 2007 zur Begutachtung aussandte, war in Umsetzung des Regierungsprogramms der XXIII. Gesetzgebungsperiode (i.d.F. Regierungsübereinkommen) eine Erhöhung der MÖSt um 1 Cent je Liter für Benzin und um 3 Cent je Liter für Diesel vorgesehen.

Der Ministerrat beschloss im März 2007 die „Anpassung der nationalen Klimastrategie zur Erreichung des Kyoto-Ziels 2008 bis 2012“ (Klimastrategie 2007). In diesem Zusammenhang vereinbarte der Ministerrat, abweichend vom Regierungsübereinkommen, die MÖSt um weitere 2 Cent, also um insgesamt 3 Cent je Liter für Benzin und um insgesamt 5 Cent je Liter für Diesel, anzuheben.

Die Erhöhung der MÖSt floss in die Regierungsvorlage zum Budgetbegleitgesetz 2007 ein. Die Steuersätze für Benzin und Diesel wurden somit mit der Novelle des Mineralölsteuergesetzes im Rahmen des Budgetbegleitgesetzes ab 1. Juli 2007 um 3 bzw. 5 Cent je Liter erhöht.

- 3.2 Der RH stellte fest, dass das BMF für die Erhöhung der MÖSt keine vertieften Betrachtungen zur Auswirkung auf die Treibstoffnachfrage oder zu erwarteten bzw. angestrebten Lenkungseffekten angestellt hatte. Zudem war die zusätzliche Erhöhung der MÖSt um weitere 2 Cent im BMF nicht vorbereitet worden.



Steuersätze

BMF BMLFUW BMVIT

Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung

Der RH kam zur Ansicht, dass bei der Erhöhung der MÖSt vor allem die gesteigerten Einnahmen und weniger die Lenkungseffekte im Vordergrund standen. Vielmehr sollte die zusätzliche Erhöhung eine kurzfristige Finanzierung zusätzlicher klimarelevanter Maßnahmen ohne fundierte Berechnungsgrundlage und Darstellung der Auswirkungen ermöglichen.

Der RH empfahl, künftige Abgabenerhöhungen auf Lenkungswirkungen zu untersuchen und vor dem Hintergrund der erwarteten Wirkungen die Entwicklung des Abgabenaufkommens abzuschätzen.

3.3 *Das BMF merkte an, dass der RH seine Ansicht, die Einnahmefunktion und weniger der Lenkungseffekt wäre im Vordergrund gestanden, nicht argumentierte. Bei derart simplen Steuererhöhungen ließen sich Einnahmefunktion und Lenkungseffekt auch nicht trennen. Zudem seien die Auswirkungen der MÖSt-Erhöpfung auf die Treibstoff-Absatzmenge bei der Schätzung durch die Einrechnung einer Preiselastizität berücksichtigt worden.*

3.4 Dazu entgegnete der RH, dass seine Ansicht einerseits auf den Zielsetzungen des Regierungsübereinkommens – der Finanzierung einer Infrastrukturoffensive durch die MÖSt-Erhöpfung – und andererseits auf dem Fehlen von Abschätzungen zur Auswirkung der MÖSt-Erhöpfung um weitere 2 Cent durch den Ministerratsbeschluss vom März 2007 beruhte.

Geplante Mittel- verwendung

4.1 Das Regierungsübereinkommen sah neben einer Erhöhung der LKW-Maut eine Erhöhung der MÖSt um 1 Cent je Liter Benzin bzw. 3 Cent je Liter Diesel vor, um mit den Mehreinnahmen aus beiden Maßnahmen eine Infrastrukturoffensive zu finanzieren. Die Finanzierung keiner anderen geplanten Maßnahme war im Regierungsübereinkommen so konkret festgelegt.

Nachdem der Ministerrat mit der Klimastrategie 2007 gleichzeitig die Erhöhung der MÖSt um weitere 2 Cent beschlossen hatte, wurden in die Regierungsvorlage zum Budgetbegleitgesetz 2007 als zusätzliches Ziel der MÖSt-Erhöpfung Mehreinnahmen zur Umsetzung der Klimastrategie aufgenommen.

Weder in ressortübergreifenden noch in ressortinternen Vereinbarungen fand sich die Festlegung konkreter, quantifizierter Ziele, die mit den eingesetzten Mitteln erreicht werden sollten. Auch fehlten konkrete Vorgaben, welche Maßnahmen im Rahmen der Infrastrukturoffensive unterstützt und im Rahmen welcher Programme klimarele-

Geplante Mittelverwendung

vante Projekte realisiert werden sollten. Von einer gesetzlichen Zweckbindung der Mittel nahm der Gesetzgeber zur Wahrung der Flexibilität Abstand.

- 4.2** Der RH würdigte die politische Entscheidung zur Durchführung einer Infrastrukturoffensive und zur Setzung klimarelevanter Maßnahmen insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung der österreichischen Treibhausgasemissionen und der ambitionierten Ziele der österreichischen Klimastrategie. Nach Ansicht des RH bestand dringender Handlungsbedarf, Maßnahmen zur Emissionsenkung zu setzen.

Der RH teilte die Ansicht des BMF, dass eine gesetzliche Zweckbindung zu Ineffizienzen führen kann. Die Umsetzung politischer Willenserklärungen war seiner Ansicht nach auch auf anderem Weg möglich.

Allerdings erachtete der RH die Zielsetzung zur Umsetzung der Infrastrukturoffensive und der Klimastrategie als zu abstrakt, um die Zielerreichung evaluieren zu können. Er vermisste die Definition von konkreten Struktur-, Ergebnis- oder Wirkungszielen, die mit dem Mitteleinsatz erreicht werden sollten. Ein Herunterbrechen des Globalziels auf einzelne Politikfelder fehlte. Auch waren keine Indikatoren definiert, mithilfe derer die Erreichung der Ziele gemessen werden konnte. Eine Evaluierung der Zielerreichung war nach Ansicht des RH nicht vorgesehen.

Weiters gab es keine Verknüpfung zwischen den politischen Zielen und der Verwaltungstätigkeit. Da sich die Bereiche Infrastruktur und Klimapolitik durch eine Vielzahl an Akteuren auszeichneten, wäre eine konkrete Aufgaben- und Maßnahmenzuordnung erforderlich gewesen.

Der RH empfahl, bei politischen Vorgaben die Ziele gemeinsam mit der Verwaltung so weit zu konkretisieren, dass die Zielerreichung nachverfolgt werden kann. Er empfahl die Definition von konkreten, quantifizierbaren Zielen und von Umsetzungsverantwortlichen. Weiters wäre für eine Evaluierung die Implementierung entsprechender Steuerungsmechanismen unabdingbar.

- 4.3** *Das BMF teilte mit, dass durch die zweite Etappe der Haushaltsrechtsreform die Prinzipien der Wirkungsorientierung inklusive konkreter Zieldefinitionen im Bundesbudget verankert seien. Des Weiteren werde derzeit vom federführenden Ressort BMLFUW ein Klimaschutzgesetz ausgearbeitet, welches Ziele und Umsetzungsverantwortliche benennen soll. Das BMF sei aktiv in die Ausarbeitung des Entwurfs involviert.*

**Verwendung der Mehreinnahmen
aus der Mineralölsteuererhöhung****MÖSt-Pakt**

5.1 Der Ministerrat beschloss die Erhöhung der MÖSt um weitere 2 Cent unter der Voraussetzung, dass Bund und Länder eine politische Vereinbarung schließen, in der sich die Länder verpflichten, ihre Ertragsanteile aus der zusätzlichen MÖSt-Erhöpfung für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) zu verwenden.

Ein erster Entwurf der Vereinbarung vom Juni 2007 sah eine Finanzierung von Maßnahmen für den ÖPNV, eine jährliche Berichtspflicht der Länder über die Mittelverwendung auf Landes- und Gemeindeebene an das BMF und keine Befristung der Vereinbarung vor. In den Verhandlungen zum Finanzausgleich Ende Juni 2007 äußerten die Länder zahlreiche Änderungswünsche:

- die Art der Mittelverwendung sollte weniger konkret festgelegt werden;
- sämtliche Berichtspflichten sollten entfallen;
- die Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöpfung sollten um die Mindereinnahmen aus der Senkung der KFZ-Steuer reduziert werden;
- im Paktum sollte sich auch der Bund zu einer entsprechenden Verwendung der Mehreinnahmen verpflichten, und
- die Gültigkeit des Paktums sollte bis zur nächsten Steuerreform befristet sein.

Die Änderungswünsche der Länder fanden zur Gänze Berücksichtigung. Demnach sollten Bund, Länder und Gemeinden die Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöpfung¹⁾ nunmehr für „Maßnahmen im Sinne des Klimaschutzes“ verwenden.

¹⁾ im Fall der Länder und Gemeinden reduziert um die Mindereinnahmen aus der Senkung der KFZ-Steuer

5.2 Der RH stellte fest, dass die allgemeinere Zielsetzung im MÖSt-Pakt eine Nachverfolgung erschwerte, ob die politische Vorgabe und die Mittelverwendung im Sinne der Vereinbarung umgesetzt wurde. Er bemängelte, dass die jährlichen Berichtspflichten der Länder entfielen.

MÖSt-Pakt

Mit Inkrafttreten der Steuerreform 2009 verlor die Vereinbarung zudem bereits nach nur eineinhalb Jahren Laufzeit ihre Gültigkeit. Dazu merkte der RH an, dass die Steuerreform 2009 den Finanzausgleich nicht berührte und auch keinerlei Ökologisierung des Steuersystems mit sich brachte, was eine Verknüpfung des MÖSt-Pakts mit der Steuerreform sachlich nicht rechtfertigte. Nach Ansicht des RH wären eine Verlängerung des MÖSt-Pakts oder der Abschluss einer neuen Vereinbarung erforderlich gewesen. Er empfahl, bei Befristungen eine Option für eine Verlängerung vorzusehen.

Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung

Prognose des BMF

6 In den Erläuterungen der Regierungsvorlage zum Budgetbegleitgesetz 2007 prognostizierte das BMF Mehreinnahmen aus der Erhöhung der MÖSt in Höhe von 140 Mill. EUR für das Jahr 2007 und von 440 Mill. EUR für das Jahr 2008.

Die Einnahmen aus der MÖSt werden als gemeinschaftliche Bundesabgaben auf Bund, Länder und Gemeinden aufgeteilt. Die Aufteilung der prognostizierten Mehreinnahmen stellte sich entsprechend der für die Jahre 2007 und 2008 geltenden Finanzausgleichsgesetze und -verordnungen wie folgt dar:

Tabelle 2: Aufteilung der prognostizierten Mehreinnahmen aus der MÖSt auf die Gebietskörperschaften

	2007		2008	
	Anteil gemäß FAG 2005		Anteil gemäß FAG 2008	
	in %	in Mill. EUR	in %	in Mill. EUR
Bund	73,20	102,48	71,80	315,91
Länder	15,19	21,27	16,49	72,56
Gemeinden	11,61	16,25	11,71	51,53
Mehreinnahmen gesamt	100,00	140,00	100,00	440,00

Das BMF berechnete die Mehreinnahmen auf Basis des Mineralölverbrauchs des Jahres 2006 und des Veränderungstrends 2005/2006 unter Zugrundelegung einer Preiselastizität von $-0,1$.¹⁾

¹⁾ Die Preiselastizität der Nachfrage ist ein Maß dafür, welche relative Änderung der Nachfragemenge sich ergibt, wenn eine relative Preisänderung eintritt.



BMF BMLFUW BMVIT

Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung

Verwendung der Mehreinnahmen
aus der Mineralölsteuererhöhung

Die tatsächlichen Einnahmen aus der MÖSt entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 3: Tatsächliche Einnahmen aus der MÖSt

	2005	2006	2007	2008
	in Mill. EUR			
Einnahmen laut BRA	3.565	3.553	3.689	3.894

Quelle: BMF

Tatsächliche Mehreinnahmen

7.1 Das BMF führte keinen Soll/Ist-Vergleich der prognostizierten mit den tatsächlichen Mehreinnahmen aus der Erhöhung der MÖSt durch. Berechnungen der tatsächlichen Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung für die Jahre 2007 und 2008 waren nicht vorhanden. Diese waren nach Angaben des BMF nicht möglich, da die MÖSt-Einnahmen nur als Summenwert für alle Kraft- und Heizstoffarten vorlagen. Eine nach den Kraft- und Heizstoffarten getrennte Abfrage war erst mit der Einführung der elektronischen Verbrauchsteueranmeldung ab Juni 2009 möglich.

Der RH schätzte daher die Mehreinnahmen aus der MÖSt auf Basis der Mengen aus der Verbrauchsteuerstatistik und dem Mineralölsteuersatz pro Liter. Die Statistik enthielt den monatlichen Verbrauch der einzelnen Kraft- und Heizstoffarten.

7.2 Ein Vergleich der vom RH näherungsweise berechneten tatsächlichen Mehreinnahmen mit den prognostizierten ergab folgendes Ergebnis:

Tabelle 4: Vergleich prognostizierter/tatsächlicher Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung

	2007	2008
	in Mill. EUR	
prognostizierte Mehreinnahmen	140,00	440,00
<i>davon Bundesanteil</i>	<i>102,48</i>	<i>315,91</i>
tatsächliche Mehreinnahmen	135,68	407,03
<i>davon Bundesanteil</i>	<i>99,32</i>	<i>292,24</i>
Differenz	- 4,32	- 32,97
<i>davon Bundesanteil</i>	<i>- 3,16</i>	<i>- 23,67</i>

Quelle: BMF, Berechnung des RH

Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung

Die tatsächlichen Mehreinnahmen erreichten im Jahr 2007 annähernd den prognostizierten Wert, lagen im Jahr 2008 jedoch um rd. 33 Mill. EUR darunter. Der RH teilte die Ansicht des BMF, dass der Hauptgrund für die Mindereinnahmen aus der MÖSt im Jahr 2008 vor allem auf die überproportionale Erhöhung der Treibstoffpreise im Laufe des Jahres 2008 zurückzuführen war. (siehe TZ 18)

Nach Ansicht des RH wären die tatsächlich erzielten Einnahmen laufend zu beobachten und mit den prognostizierten Mehreinnahmen zu vergleichen, um die tatsächliche Wirkung der Steuererhöhung und die Ursachen von Abweichungen überprüfen zu können. Nur so kann bei Abweichungen auf Seite der Mittelverwendung gegengesteuert werden.

Zudem wäre eine Aufgliederung der Einnahmen aus der MÖSt nach den einzelnen Mineralöl-, Kraft- und Heizstoffarten erforderlich, um die Wirkung der Steuererhöhung – getrennt nach Treibstoffarten und nach Spreizung der Steuersätze aufgrund ökologischer Kriterien – überprüfen zu können.

Der RH empfahl, die Auswirkungen steuerlicher Maßnahmen im Sinne einer Wirkungsorientierung nicht nur zu prognostizieren, sondern auch im Nachhinein zu evaluieren.

- 7.3** *Das BMF wies darauf hin, dass in eine ex-post-Evaluierung der Mehreinnahmen auch Faktoren einfließen würden, die in keinem Zusammenhang mit der Steuererhöhung stünden. Eine ex-post-Evaluierung der Aufkommenswirkung derartiger Steuererhöhungen sei dennoch sinnvoll. Sie sollte bei Vorhandensein entsprechender Ressourcen erwogen werden.*

Tatsächliche Mittelverwendung – Berechnung des RH

Allgemeines

- 8.1** Der RH untersuchte im Rahmen der Gebarungüberprüfung die tatsächliche Verwendung des Bundesanteils an den Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung.

Im Zuge der Erhöhung gab der Gesetzgeber die grundsätzliche Zielrichtung der Mittelverwendung vor. Intern oder nach außen hin transparente Vorgaben, welche konkreten Maßnahmen oder Programme in den Bereichen Infrastruktur und Klimaschutz aus den Mehreinnahmen finanziert werden sollten, fehlten. Auch im Rahmen der Gebarungüberprüfung nannten die überprüften Ressorts dem RH keine konkreten Projekte.



Tatsächliche Mittelverwendung –
Berechnung des RH

BMF BMLFUW BMVIT

Verwendung der Mehreinnahmen
aus der Mineralölsteuererhöhung

Außerdem war es dem BMF durch das fehlende Einnahmen–Controlling nicht möglich, den Einnahmefall gegenüber der Prognose zu beziffern. Damit fehlte auch die Möglichkeit zu evaluieren, ob die Maßnahmen, die mit den prognostizierten Mehreinnahmen der MÖSt–Erhöhung finanziert werden sollten, finanzierbar bleiben.

- 8.2** Mangels konkreter Ziel– und Maßnahmendefinition leitete der RH auf Basis von vorangegangenen Gebarungsüberprüfungen¹⁾, der Vorschläge in den Bundesfinanzgesetzen und in Diskussion mit Vertretern des BMF Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte des Bundes ab, untersuchte sie hinsichtlich bestehender Zusammenhänge mit der MÖSt–Erhöhung und betrachtete die Mittelverwendung in diesen Bereichen in den Jahren 2005 bis 2008. Zur Auswahl der Maßnahmen und Programme hielt der RH auch Rücksprache mit Vertretern des BMLFUW und des BMVIT.

¹⁾ insbesondere „Umsetzung der Klimastrategie Österreichs auf Ebene des Bundes“, Reihe Bund 2008/11

Infrastruktur

- 9.1** Das Regierungsübereinkommen vom Jänner 2007 enthielt die klare Absichtserklärung, die MÖSt zur Finanzierung der Infrastrukturoffensive um 1 Cent pro Liter für Benzin und um 3 Cent pro Liter für Diesel anzuheben. Der Ministerrat beschloss im März 2007 den ÖBB–Rahmenplan und das ASFINAG–Bauprogramm 2007–2012. Diese Infrastrukturoffensive war laut Ministerratsvortrag zum Teil aus der MÖSt–Erhöhung zu finanzieren.

Bei der Erstellung des Doppelbudgets für die Jahre 2007 und 2008 setzte das BMF im Jänner 2007 in den budgetären Eckdaten für das Budgetkapitel 65 „Verkehr, Innovation und Technologie“ zusätzliche Ausgaben für die Infrastrukturoffensive in Höhe von 60 Mill. EUR für 2007 und 120 Mill. EUR für 2008 an. Dies fand seinen Niederschlag in entsprechenden Überschreitungsermächtigungen für Zahlungen an die ÖBB und/oder die ASFINAG in den Bundesfinanzgesetzen 2007 und 2008. Damit standen die Mittel aus der Erhöhung der MÖSt sowohl für Zwecke der ÖBB als auch der ASFINAG zur Verfügung.

- 9.2** Nach Ansicht des RH bestand ein zeitlicher und sachlicher Zusammenhang zwischen der Erhöhung der MÖSt und der Verwendung dieser Einnahmen zum Zweck der „Finanzierung der Infrastrukturoffensive“.

Tatsächliche Mittelverwendung – Berechnung des RH

- 10.1** Die budgetierten und tatsächlichen Ausgaben für die Infrastrukturoffensive entwickelten sich wie folgt:

Tabelle 5: Vergleich prognostizierter/tatsächlicher Mehrausgaben
Infrastruktur

	2007	2008
	in Mill. EUR	
veranschlagte Mehrausgaben	60,00	120,00
tatsächliche Mehrausgaben	60,00	110,67
Differenz	0,00	9,33

Die Mehrausgaben wurden in beiden Jahren zur Gänze für die Finanzierung von Eisenbahninfrastruktur verwendet. Eine Verbindung der Mehreinnahmen zu Ausgaben der ASFINAG konnte nicht hergestellt werden.

Das BMF führte die nicht verbrauchten Mittel des Jahres 2008 entsprechend einer Ermächtigung im Bundesfinanzgesetz 2008 einer besonderen Rücklage für Infrastruktur zu. Diese kann in den Folgejahren für Maßnahmen der Infrastrukturoffensive verwendet werden.

- 10.2** Der Bund verwendete 2007 sämtliche budgetierten Mehrausgaben zur Finanzierung der Schieneninfrastruktur, im Jahr 2008 verblieben rd. 9,3 Mill. EUR. Diese sollten, ebenso wie die Mehreinnahmen aus der MÖSt in den Folgejahren, nach Ansicht des RH zur Finanzierung der Infrastrukturoffensive in Anspruch genommen werden.

- 10.3** *Das BMF wies darauf hin, dass die nicht verbrauchten Mittel im Bundesvoranschlag 2009 in die Untergliederungsrücklage übertragen worden seien und weiterhin ausschließlich zur Infrastrukturfinanzierung zu verwenden seien. Der Zeitpunkt der Mittelverwendung sei vom BMVIT festzulegen.*

Klimarelevante Projekte

Klima- und
Energiefonds

- 11.1** Bereits das Regierungsübereinkommen sah die Schaffung eines Klima- und Energiefonds vor. Der Fonds sollte einen Beitrag zur Verwirklichung einer nachhaltigen Energieversorgung sowie zur Umsetzung der Klimastrategie leisten. Das Klima- und Energiefondsgesetz trat im Juli 2007 in Kraft.



Klimarelevante Projekte

BMF BMLFUW BMVIT

Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung

In ihrem Schreiben vom April 2007 an die Landeshauptleute sowie den Städte- und den Gemeindebund, mit dem die Verhandlungen zum MÖSt-Pakt eingeleitet wurden, wiesen der Bundeskanzler und der Bundesminister für Finanzen darauf hin, dass auf Bundesebene 2 Cent je Liter aus der MÖSt für die Dotierung des Klima- und Energiefonds eingesetzt würden.

11.2 Die für die Administration des Fonds aufgewendeten und für die Förderprogramme vergebenen Mittel können nach Ansicht des RH jedenfalls den Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung gegenübergestellt werden.

12.1 Das Klima- und Energiefondsgesetz regelte u.a. die Finanzierung des Fonds: im Jahr 2007 sollten 50 Mill. EUR, im Jahr 2008 150 Mill. EUR durch Zuweisung von zusätzlichen Mitteln aus dem Bundeshaushalt an den Fonds fließen.

Die Bundesfinanzgesetze 2007 und 2008 sahen eine Überschreitungs-ermächtigung für den Bundesminister für Finanzen bis zu maximal 50 Mill. EUR bzw. 150 Mill. EUR für den Klima- und Energiefonds vor. Die Ermächtigungen wurden zur Gänze genutzt und die Mittel standen dem Klima- und Energiefonds zur Verfügung.

Aus diesen Mitteln tätigte der Fonds folgende Ausgaben:

Tabelle 6: Förderzusagen des Klima- und Energiefonds
in den Jahren 2007 und 2008

	2007	2008 ¹⁾
	in Mill. EUR	
zur Verfügung stehende Mittel	50,00	150,00
Projektzusagen ²⁾	47,40	99,29
Zahlungen ²⁾³⁾	18,23	15,72

¹⁾ Stand Februar 2009

²⁾ inkl. administrativem Aufwand

³⁾ gemäß BRA

Klimarelevante Projekte

Das BMF führte in beiden Jahren die nicht ausgezahlten Mittel in der Höhe von rd. 31,8 bzw. 134,3 Mill. EUR besonderen Rücklagen zugunsten des Klima- und Energiefonds zu.

12.2 Da der Klima- und Energiefonds erst im Jahr 2007 seine Tätigkeit aufnahm, können seine Verwaltungskosten und die von ihm getätigten Förderzusagen als klimarelevante Mehrausgaben angesetzt und den Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung gegenübergestellt werden. Die der besonderen Rücklage zugeflossenen Mittel sollten in den Folgejahren zur Finanzierung klimarelevanter Projekte in Anspruch genommen werden.

12.3 *Das BMF wies darauf hin, dass es nicht Mitglied des entscheidungskompetenten Präsidiums des Klima- und Energiefonds sei. Es könne daher nur über die Einvernehmenspflicht zu den Förderrichtlinien Einfluss auf die Programmgestaltung des Fonds ausüben. Seine Haltung zeige jedoch eine klare Präferenz für klimarelevante Zwecke.*

JI/CDM-Programm

13.1 Das Kyoto-Protokoll eröffnete den Industriestaaten die Möglichkeit, ihren Verpflichtungen zur Reduktion klimaschädlicher Emissionen durch Projekte in Entwicklungsländern (Clean Development Mechanism – CDM) oder durch gemeinsame Projekte mit anderen Industriestaaten (Joint Implementation – JI) nachzukommen.

Das Umweltförderungsgesetz (BGBl. Nr. 185/1993 i.d.g.F.) legte die Höhe der für das österreichische JI/CDM-Programm aus dem Budget zur Verfügung gestellten Mittel fest. Wurden diese Beträge nicht im jeweiligen Jahr in Anspruch genommen, standen sie in den Folgejahren zusätzlich zur Verfügung. In der Novelle 2005 (BGBl. I Nr. 57/2005) schuf der Gesetzgeber die Möglichkeit, im Rahmen eines Vorgriffs auf die Folgejahre jährlich Verpflichtungen im Ausmaß von höchstens 100 Mill. EUR einzugehen.

Die Klimastrategie 2007 sah vor, das jährliche Ankaufsvolumen an Emissionsreduktionseinheiten von 7 auf 9 Mill. t CO₂ pro Jahr zu steigern. Um dieses Ankaufsziel zu erreichen, wäre die budgetäre Ausstattung des JI/CDM-Programms in Einklang mit den Ergebnissen der Budgetverhandlungen flexibel zu gestalten.

In den Budgetverhandlungen zum Kapitel Umwelt im Februar 2007 kamen die zuständigen Minister überein, die Mittel 2007 um 10 Mill. EUR und 2008 um 20 Mill. EUR aufzustocken. Diese Zahlen fanden Eingang in die Novelle des Umweltförderungsgesetzes, die im



Klimarelevante Projekte

BMF BMLFUW BMVIT

Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung

Rahmen des Budgetbegleitgesetzes 2007 im März 2007 im Minister-rat beschlossen wurde.

13.2 In den politischen Aussagen fand sich kein Konnex zwischen der MÖSt-Erhöhung und der Erhöhung der Mittel für das JI/CDM-Programm. Die zusätzliche Erhöhung der MÖSt wurde aber gemeinsam mit der Klimastrategie 2007 beschlossen, die eine Erhöhung der Emissionszertifikate vorsah, die im Rahmen des JI/CDM-Programms erworben werden. Nach Ansicht des RH besteht daher ein sachlicher Zusammenhang zwischen der Erhöhung der MÖSt und der Erhöhung der Mittel für das JI/CDM-Programm, obwohl die entsprechenden Budgetverhandlungen vor dem Beschluss der zusätzlichen MÖSt-Erhöhung geführt worden waren.

14.1 Im Rahmen des JI/CDM-Programms standen den jährlichen Budgetmitteln gemäß Umweltförderungsgesetz folgende vertraglich vereinbarte Projektzusagen und folgende tatsächliche Zahlungsflüsse gegenüber:

Tabelle 7: Mittel für das JI/CDM-Programm gemäß Umweltförderungsgesetz, Projektzusagen und tatsächliche Zahlungen

	Zusagerahmen gemäß Umweltförderungsgesetz	Projektzusagen in Mill. EUR	Zahlungen ¹⁾
2003 – 2004	13,00	-	-
2005	24,00	64,30	8,40
2006	36,00	108,90	10,18
2007	46,00	96,70	15,23
2008	56,00	85,10	12,00
Summe	175,00	355,00	

¹⁾ gemäß BRA

Das BMLFUW nutzte für das JI/CDM-Programm die Möglichkeit des Vorgriffs auf Mittel der Folgejahre. Das BMF führte die nicht ausgezahlten Mittel einer besonderen Rücklage für Zwecke des JI/CDM-Programms zu.

Klimarelevante Projekte

14.2 Das BMLFUW schöpfte die für die Jahre 2007 und 2008 budgetierten Mittel in Form von Projektzusagen zur Gänze aus. Aus Sicht des RH kann den Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung für das Jahr 2007 eine Erhöhung der Mittel für Ankäufe von Emissionsreduktionseinheiten um 10 Mill. EUR und für das Jahr 2008 um 20 Mill. EUR gegenübergestellt werden.

14.3 *Das BMF merkte dazu an, dass die Mittel der besonderen Rücklage nach wie vor für klimarelevante Projekte reserviert seien.*

Umweltförderung im In- und Ausland

15.1 Die Umweltförderung im In- und Ausland war ein Teil der im Umweltförderungsgesetz geregelten Umweltförderung des Bundes.

Im Jahr 2007 lag der Anteil der klimarelevanten Förderungen bei 95 % des gesamten Fördervolumens. Die Klimastrategie 2007 betonte den Umstand, dass die Umweltförderung im Inland ein bedeutendes Instrument zur Erreichung des Kyoto-Ziels darstellt.

Die Aufbringung der Mittel für die Umweltförderung erfolgte im Rahmen des Bundesbudgets. Die Bundesminister für Finanzen und für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft vereinbarten den Zusagerahmen jährlich neu.

Im Rahmen der Budgetverhandlungen im Februar 2007 wurde der Zusagerahmen für das Jahr 2007 von zuletzt 80,24 Mill. EUR um 10 Mill. EUR auf 90,24 Mill. EUR erhöht.

15.2 Nach Ansicht des RH trug die Umweltförderung im In- und Ausland maßgeblich zur Umsetzung der Klimastrategie bei. Die Erhöhung des Zusagerahmens für das Jahr 2007 wurde vor Beschluss der Klimastrategie ausverhandelt. Damit bestand kein zeitlicher Zusammenhang zwischen der Erhöhung des Zusagerahmens und der weiteren MÖSt-Erhöhung. Der RH sah aber einen sachlichen Zusammenhang zwischen der Mittelaufbringung für die Umweltförderung im In- und Ausland und der Klimastrategie 2007.



Klimarelevante Projekte

BMF BMLFUW BMVIT

**Verwendung der Mehreinnahmen
aus der Mineralölsteuererhöhung**

- 16.1** Für die Umweltförderung im In- und Ausland standen in den Jahren 2005 bis 2008 folgende Zusagerahmen für überwiegend klimarelevante Projekte zur Verfügung:

Tabelle 8: Zusagerahmen der Umweltförderung im In- und Ausland gemäß Umweltförderungsgesetz in den Jahren 2005 bis 2008

2005	2006	2007	2008
in Mill. EUR			
69,24	80,24	90,24	90,24

Aufgrund der Fördermodelle der Umweltförderung im In- und Ausland wird die Projekt-Fördersumme nicht unmittelbar bei der Förderzusage in voller Höhe zahlungswirksam, sondern verteilt auf das Zusagejahr und die Folgejahre. Durch eine Erhöhung des Zusagerahmens ab einem bestimmten Jahr ergeben sich über die Jahre verteilt unterschiedlich hohe Zahlungen bis zur maximalen Höhe des Zusagerahmens.

- 16.2** Der RH ging davon aus, dass die Erhöhung des Zusagerahmens um 10 Mill. EUR ab dem Jahr 2007 in den Folgejahren zu einer maximalen jährlichen Mehrauszahlung von 10 Mill. EUR führen würde. Daher setzte er die Erhöhung des Zusagerahmens näherungsweise mit der Erhöhung der Zahlungen gleich. Nach Ansicht des RH flossen damit ab dem Jahr 2007 Mehrausgaben in der Höhe von 10 Mill. EUR im Rahmen der Umweltförderung im In- und Ausland zugunsten klimarelevanter Projekte und konnten den Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung gegenübergestellt werden.

**Zusammenfassende
Gegenüberstellung
Mehreinnahmen
– Ausgaben**

17.1 Der Bundesanteil der Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung entwickelte sich wie folgt:

Tabelle 9: Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung (Bundesanteil) – Vergleich Prognose und tatsächliches Aufkommen

	2007	2008	Summe 2007 – 2008
	in Mill. EUR		
prognostizierte Mehreinnahmen	102	316	418
tatsächliche Mehreinnahmen	99	292	391

Durch ein fehlendes Einnahmen-Controlling war es dem BMF nicht möglich, den Einnahmefall gegenüber der Prognose zu beziffern. Damit fehlte die Möglichkeit zu evaluieren, ob die Maßnahmen, die mit den prognostizierten Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung finanziert werden sollten, durch die tatsächlichen Mehreinnahmen finanzierbar blieben.

In der folgenden Tabelle sind die prognostizierten Mehreinnahmen der vom RH zugeordneten Mittelverwendung für Infrastruktur und klimarelevante Projekte auf Bundesebene gegenübergestellt.

Tabelle 10: Prognostizierte Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung (Bundesanteil) und geplante bzw. tatsächliche Mittelverwendung¹⁾ auf Bundesebene in den Jahren 2007 und 2008

	2007		2008	
	in Mill. EUR			
prognostizierte Mehreinnahmen	102		316	
Mittelverwendung	geplant	tatsächlich	geplant	tatsächlich
Infrastruktur	60,00	60,00	120,00	110,70
Klima- und Energiefonds	50,00	47,40	150,00	99,29
JI/CDM-Programm	10,00	10,00	20,00	20,00
Umweltförderung im In- und Ausland	10,00	10,00	10,00	10,00
Summe	130,00	127,40	300,00	239,99
Differenz Einnahmen/Verwendung	+ 28,00	+ 25,40	- 16,00	- 76,01

Summe der tatsächlichen Mittelverwendung 2007 – 2008: 367,39

¹⁾ nach Zuordnung des RH



BMF BMLFUW BMVIT

Zusammenfassende Gegenüberstellung Mehreinnahmen – Ausgaben

Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung

Im Jahr 2007 überstiegen die geplanten Mehrausgaben für Infrastruktur und Klimaschutz die prognostizierten Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung. Im Jahr 2008 blieben die geplanten Mehrausgaben hingegen gegenüber den Mehreinnahmen zurück.

Betrachtet man die tatsächlich geflossenen bzw. vertraglich zugesagten Mittel für Infrastrukturmaßnahmen und klimarelevante Projekte, so zeigt sich, dass die geplanten Mehrausgaben im Jahr 2007 weitgehend getätigt wurden. Im Jahr 2008 blieben die zugesagten Mittel vor allem beim Klima- und Energiefonds deutlich gegenüber den Vorschlägen zurück.

- 17.2** Der RH konnte Ausgaben für Infrastruktur und klimarelevante Projekte zuordnen, die in der Größenordnung der Mehreinnahmen aus der MÖSt-Erhöhung lagen. Im Jahr 2007 überstiegen diese die prognostizierten Mehreinnahmen. Der RH anerkannte die Übererfüllung der politischen Willenserklärung vor dem Hintergrund der Dringlichkeit der Maßnahmen.

Der RH empfahl, jene Mittel, die im Jahr 2008 noch nicht für Infrastruktur und Klimaschutz flossen, sondern besonderen Rücklagen zugeführt wurden, jedenfalls für die beabsichtigten Zwecke zu verwenden.

Der RH wies auf die Bedeutung eines Einnahmen-Controllings hin, um im Fall einer von der Prognose abweichenden Einnahmementwicklung entsprechend reagieren zu können. Im Fall von Mindereinnahmen wäre die Finanzierung der Maßnahmen aus anderen Quellen sicherzustellen.

- 17.3** *Das BMF führte aus, dass ab dem Bundesfinanzgesetz 2009 nicht benötigte Mittel einer Rücklage auf Untergliederungsebene zugeführt würden. Auch bestehende Rücklagen auf Ansatzebene würden dieser Untergliederungsebene zugeführt. Über die inhaltliche Verwendung dieser Mittel könne grundsätzlich das zuständige Ressort entscheiden. Im Rahmen der Einvernehmensherstellung werde das BMF auf die ursprünglich angedachte Verwendung hinwirken.*

Lenkungseffekte

18.1 Eine Änderung des Treibstoffpreises beeinflusst die Nachfrage nach Treibstoffen und damit das Verkehrsaufkommen mit den daraus resultierenden Emissionen. Von den in der Klimastrategie behandelten Bereichen wies der Sektor Verkehr von 1990 bis 2007 mit rd. 73 % die höchste Steigerung an klimarelevanten Emissionen auf, sein Anteil an den österreichischen Gesamtemissionen betrug im Jahr 2007 rd. 27 %. Da die Emissionen aus Kraftfahrzeugen nicht direkt messbar sind, werden sie aus der verkauften Menge an Kraftstoffen ermittelt und dem Land zugerechnet, in dem der Treibstoff verkauft wurde.

Während der Benzinverbrauch über die Jahre 2005 bis 2008 kontinuierlich abnahm, stieg der Dieselabsatz in den Jahren 2005 bis 2007, um im Jahr 2008 wieder leicht abzusinken. Die verkauften Gesamtreibstoffmengen zeigten eine ähnliche Entwicklung – nach einem Zuwachs bis ins Jahr 2007 sank der Absatz im Jahr 2008 um rd. 2 % gegenüber dem Vorjahr.

Dies ist auch auf die Entwicklung der Treibstoffpreise in den Jahren 2005 bis 2008 zurückzuführen. Während 2005 und 2006 die Preise nach einem Hoch im Sommer wieder zurückgingen, stiegen sie ab dem Sommer 2007 sowohl bei Benzin als auch bei Diesel weiter an, um im Juli 2008 einen absoluten Höchstwert zu erreichen. Im Dezember 2008 lagen sie wieder auf dem üblichen Winterniveau.

18.2 Wie der RH bereits in veröffentlichten Berichten¹⁾ darstellte, trug der Verkehrssektor wesentlich zu den nationalen Treibhausgasemissionen bei und war einer der Bereiche der Klimastrategie mit dem größten Reduktionsbedarf.

¹⁾ insbesondere Reihe Bund 2008/11 „Umsetzung der Klimastrategie Österreichs auf Ebene des Bundes“

Zwar wies der Verkehrssektor im Vergleich zu den Vorjahren geringere Steigerungsraten bzw. eine leicht rückläufige Tendenz beim Treibstoffabsatz und damit bei den Emissionen auf, der RH führte dies aber vor allem auf die Treibstoffpreisentwicklung ab dem Sommer 2007 zurück.

19.1 Eine Hauptursache für den Emissionszuwachs seit dem Jahr 1990 war neben dem allgemeinen Anstieg der Verkehrs- und Transportleistung der Kraftstoffexport im Tank²⁾.

²⁾ vormals als Tanktourismus bezeichnet



Lenkungseffekte

BMF BMLFUW BMVIT

Verwendung der Mehreinnahmen aus der Mineralölsteuererhöhung

Kraftstoffexport im Tank bezeichnet die preisbedingte Differenz der in Österreich verkauften und der in Österreich verbrauchten Treibstoffmengen. Für das Jahr 2003 wurde der Anteil des Kraftstoffexports im Tank an den Österreich zugerechneten Verkehrsemissionen auf 23 % des Benzinabsatzes und auf 32 % des Dieselsatzes geschätzt¹⁾.

¹⁾ TRAFICO Verkehrsplanung, Energieverwertungsagentur, TU Graz: Abschätzung der Auswirkungen des Tanktourismus auf den Treibstoffverbrauch und die Entwicklung der CO₂-Emissionen in Österreich; Studie im Auftrag des BMLFUW, November 2004

Eine Studie der Universität Graz²⁾ quantifizierte mögliche Maßnahmen zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehrsbereich hinsichtlich ihrer Reduktionswirkung und sah in der Anhebung der MÖSt auf das Niveau der Nachbarländer die Maßnahme mit dem bei weitem größten Reduktionspotenzial.

²⁾ Wegener Zentrum für Klima und Globalen Wandel, Karl-Franzens-Universität Graz, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr; Wien, August 2007; im Auftrag der Arbeiterkammer Wien

Der auf österreichische Frächter entfallende Anteil des Kraftstoffexports im Tank wird durch eine Anhebung der MÖSt nur bedingt beeinflusst, da diese auch bei einer weitgehenden Angleichung der Preise an das Ausland weiterhin bevorzugt betriebseigene Tankstellen nutzen.

Die Treibstoffpreise waren auch nach Erhöhung der MÖSt am 1. Juli 2007 in Italien und Deutschland deutlich höher als in Österreich. Die bestehende Preisdifferenz zu Slowenien, wo Treibstoffe schon zuvor günstiger waren, vergrößerte sich durch die Erhöhung der MÖSt weiter.

- 19.2** Der RH wies darauf hin, dass eine spürbare Annäherung der Treibstoffpreise an das Niveau der Nachbarländer Deutschland und Italien eine wirksame Maßnahme zur Reduktion des durch den Preisunterschied ausgelösten Kraftstoffexports im Tank wäre und damit die Österreich zugerechneten Treibhausgasemissionen aus dem Sektor Verkehr gesenkt werden könnten.

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

20 Zusammenfassend empfahl der RH dem BMF:

(1) Die Erhöhung von Abgaben wäre auf Lenkungswirkungen zu untersuchen und vor dem Hintergrund der erwarteten Wirkungen wäre die Entwicklung des Abgabenaufkommens abzuschätzen. (TZ 3)

(2) Bei politischen Vorgaben wären die Ziele gemeinsam mit der Verwaltung so weit zu konkretisieren, dass die Zielerreichung nachverfolgt werden kann. Konkrete, quantifizierbare Ziele und Umsetzungsverantwortliche wären zu definieren. Für eine Evaluierung der Zielerreichung wäre die Implementierung entsprechender Steuerungsmechanismen unabdingbar. (TZ 4)

(3) Bei Befristungen von Vereinbarungen sollte eine Option für eine Verlängerung vorgesehen werden. (TZ 5)

(4) Die Auswirkungen steuerlicher Maßnahmen wären im Sinne einer Wirkungsorientierung nicht nur zu prognostizieren, sondern auch im Nachhinein zu evaluieren. (TZ 7)

(5) Die Mittel, die im Jahr 2008 noch nicht zugunsten der Infrastruktur und des Klimaschutzes geflossen sind, sondern besonderen Rücklagen zugeführt wurden, wären jedenfalls für die beabsichtigten Zwecke zu verwenden. (TZ 17)



Bericht des Rechnungshofes

**Universitäten für Musik und darstellende Kunst
Graz und Wien, Universität Mozarteum Salzburg:
Vorbereitungslehrgänge; Follow-up-Überprüfung**



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	166
-----------------------	-----

BMWF**Wirkungsbereich des Bundesministeriums für
Wissenschaft und Forschung**

Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien,
Universität Mozarteum Salzburg: Vorbereitungslehrgänge;
Follow-up-Überprüfung

Kurzfassung	167
-------------	-----

Prüfungsablauf und -gegenstand	170
--------------------------------	-----

Leistungsvereinbarungen	170
-------------------------	-----

Entwicklungs- und Studienpläne	171
--------------------------------	-----

Studiendauer	172
--------------	-----

Aufzeichnungen über Lehrtätigkeit	173
-----------------------------------	-----

Leistungsüberprüfungen	175
------------------------	-----

Kooperationen zur Frühförderung	176
---------------------------------	-----

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen	176
--	-----

Abkürzungen



Abkürzungsverzeichnis

BGBI.	Bundesgesetzblatt
BM...	Bundesministerium...
BMBWK	für Bildung, Wissenschaft und Kultur
BMWF	für Wissenschaft und Forschung
bzw.	beziehungsweise
etc.	et cetera
i.d.g.F.	in der geltenden Fassung
IT	Informationstechnologie
Nr.	Nummer
RH	Rechnungshof
TZ	Textzahl(en)
z.B.	zum Beispiel

Weitere Abkürzungen sind bei der erstmaligen Erwähnung im Text angeführt.

Wirkungsbereich des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung

Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien, Universität Mozarteum Salzburg: Vorbereitungslehrgänge; Follow-up-Überprüfung

Die Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien, die Universität Mozarteum Salzburg sowie das BMWF kamen Empfehlungen des RH, die er im Jahr 2007 veröffentlicht hatte, weitgehend nach. Die Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien hatten Vorbereitungslehrgänge bereits neu strukturiert; die Universität Mozarteum Salzburg sah eine tief greifende Umgestaltung erst vor.

Kurzfassung

Prüfungsziel

Ziel der Follow-up-Überprüfung der Vorbereitungslehrgänge an den Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien sowie der Universität Mozarteum Salzburg war es, die Umsetzung von Empfehlungen zu beurteilen, die der RH bei einer vorangegangenen Gebarungüberprüfung abgegeben hatte und für deren Verwirklichung die überprüften Stellen Maßnahmen zugesagt hatten. (TZ 1)

Leistungsvereinbarungen

Die Leistungsvereinbarungen 2007 bis 2009 bzw. 2010 bis 2012 des Wissenschaftsressorts mit den drei Universitäten sahen Umstrukturierungsmaßnahmen der bestehenden Vorbereitungslehrgänge unter Bedachtnahme auf die Empfehlungen des RH vor; das BMWF setzte die entsprechende Empfehlung damit vollständig um. (TZ 2)

Kurzfassung

Entwicklungs- und Studienpläne

Die Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien legten in ihren Entwicklungs- und Studienplänen sowohl für die Vorbereitungslehrgänge als auch für den Hochbegabtenlehrgang bzw. Hochbegabtenkurs Aufgaben, Rahmenbedingungen und Qualitätsstandards fest; sie setzten damit die Empfehlung des RH vollständig um. (TZ 3, 4)

Studiendauer

An den Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz bzw. Wien war in den Studienplänen die Studiendauer für Vorbereitungslehrgänge im Instrumentalbereich – entsprechend der Empfehlung des RH – nunmehr grundsätzlich auf drei bzw. zwei Jahre begrenzt; an der Universität für Musik und darstellende Kunst Wien bestand noch Präzisierungsbedarf hinsichtlich der ausnahmsweise vorgesehenen Verlängerungsmöglichkeiten. (TZ 4)

Kooperationen zur Frühförderung

An der Universität für Musik und darstellende Kunst Graz bestanden hinsichtlich der Begabtenförderung laufende Kooperationen mit dem Johann-Joseph-Fux-Konservatorium und einzelnen steirischen Musikschulen. Sie setzte somit die Empfehlung des RH, Kooperationen zu suchen bzw. bestehende zu vertiefen, vollständig um. (TZ 7)

Leistungsüberprüfungen

An der Universität für Musik und darstellende Kunst Wien waren im Hochbegabtenkurs, der seit dem Studienjahr 2007/2008 eingerichtet war, regelmäßige (kommissionelle) Leistungsfeststellungen bzw. -überprüfungen vorgesehen, jedoch bisher nicht durchgängig erfolgt. Sie setzte die Empfehlung des RH nach einer regelmäßigen Leistungskontrolle der Studierenden damit weitgehend um. Die Universität Mozarteum Salzburg setzte diese Empfehlung um, auch wenn die Dokumentation der Leistungsüberprüfungen noch nicht vollständig war. (TZ 4, 6)

Aufzeichnungen über Lehrtätigkeit

Die Lehrenden der Universität für Musik und darstellende Kunst Graz waren zwar angewiesen, die von ihnen abgehaltenen Lehreinheiten aufzuzeichnen; eine Überprüfung durch das Rektorat erfolgte jedoch nur im konkreten Anlassfall. Damit setzte diese Universität die Empfehlung des RH nach einer Aufzeichnungsverpflichtung über abgehaltene Lehreinheiten und einer stichprobenweisen Überprüfung durch die Universitätsleitung teilweise um; dies unterblieb an der Universität für Musik und darstellende Kunst Wien. (TZ 5)

Kenndaten zu den Vorbereitungslehrgängen an den Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz (KUG) und Wien (MDW) sowie der Universität Mozarteum Salzburg (Mozarteum)

Rechtsgrundlagen	Universitätsgesetz 2002, BGBl. I Nr. 120/2002 i.d.g.F. Studienpläne der Universitäten		
	KUG	MDW Anzahl	Mozarteum
belegte ordentliche Studien¹⁾²⁾			
Wintersemester 2006/2007	1.677	2.776	1.629
Sommersemester 2007	1.634	2.597	1.544
Wintersemester 2007/2008	1.726	2.742	1.641
Sommersemester 2008	1.712	2.637	1.570
Wintersemester 2008/2009	1.838	2.761	1.640
Sommersemester 2009	1.826	2.718	1.584
Belegung von Vorbereitungslehrgängen			
Wintersemester 2006/2007	154	204	101
Sommersemester 2007	148	190	98
Wintersemester 2007/2008	147	103 (+55 HB ³⁾)	114
Sommersemester 2008	147	98 (+50 HB ³⁾)	116
Wintersemester 2008/2009	93 (+40 HB ³⁾)	114 (+50 HB ³⁾)	117
Sommersemester 2009	91 (+39 HB ³⁾)	116 (+47 HB ³⁾)	114

¹⁾ ohne unterbrochene Studien und Mitbelegungen

²⁾ jedes Unterrichtsfach gesondert ausgewiesen

³⁾ Hochbegabtenlehrgang bzw. -kurs

Quellen: www.kug.ac.at, www.mdw.ac.at, www.moz.ac.at

Prüfungsablauf und -gegenstand

- 1 Der RH überprüfte im November 2009 bei den Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz (KUG) und Wien (MDW), der Universität Mozarteum Salzburg (Mozarteum) sowie dem BMWF die Umsetzung von Empfehlungen, die er bei einer vorangegangenen Gebarungsüberprüfung abgegeben hatte und für deren Verwirklichung die überprüften Stellen Maßnahmen zugesagt hatten. Der in der Reihe Bund 2007/2 veröffentlichte Bericht wird in der Folge als Vorbericht bezeichnet.

Zu dem im Jänner 2010 übermittelten Prüfungsergebnis nahmen die drei Universitäten und das BMWF im Februar 2010 Stellung. Der RH übermittelte der KUG und der MDW seine Gegenäußerung im März 2010; gegenüber dem Mozarteum sowie dem BMWF war keine Gegenäußerung erforderlich.

Leistungsver- einbarungen

- 2.1 In seinem Vorbericht hatte der RH dem damaligen BMBWK empfohlen, in den Leistungsvereinbarungen für die Vorbereitungslehrgänge klarere Zielsetzungen zu definieren, strengere Leistungsmaßstäbe festzulegen und ein entsprechendes Qualitätssicherungssystem einzuführen.

(1) Der RH stellte nunmehr fest, dass die Leistungsvereinbarungen 2007 bis 2009, die das Wissenschaftsressort mit der KUG, der MDW und dem Mozarteum abgeschlossen hatte, Umstrukturierungsmaßnahmen der bestehenden Vorbereitungslehrgänge unter Bedachtnahme auf die Empfehlungen des RH vorsahen.

Die KUG und die MDW gestalteten die Vorbereitungslehrgänge unter Berücksichtigung der Empfehlungen des RH bereits um. Am Mozarteum war zur Zeit der Follow-up-Überprüfung durch den RH noch keine tief greifende strukturelle Umgestaltung der Vorbereitungslehrgänge erfolgt.

(2) Deshalb sah die Leistungsvereinbarung 2010 bis 2012 des BMWF mit dem Mozarteum nunmehr eine Umwandlung der bisherigen Vorbereitungslehrgänge in eine gemeinsam mit dem Landesmusikschulwerk getragene, am Mozarteum eingerichtete Institution vor. Das soll künftig die Durchlässigkeit zwischen dieser und weiteren mit der Begabtenförderung befassten Einrichtungen (z.B. Leopold Mozart-Institut) gewährleisten.



Leistungsvereinbarungen



Vorbereitungslehrgänge;
Follow-up-Überprüfung

Entwicklungs- und Studienpläne

2.2 Das BWF setzte die Empfehlung des RH vollständig um; in den Leistungsvereinbarungen mit allen drei Universitäten war eine Neukonzeption der Vorbereitungslehrgänge festgelegt worden. Bei der vom Mozarteum erst durchzuführenden Umgestaltung sollte das BWF nachdrücklich auf die Berücksichtigung der Empfehlungen des RH achten.

2.3 *Das BWF sagte dies zu und führte ergänzend aus, dass die Überprüfung der Aktivitäten der drei Universitäten in Bezug auf die Nachwuchspflege nicht nur Gegenstand der Begleitgespräche zu den Leistungsvereinbarungen 2010 bis 2012, sondern auch der künftigen Leistungsvereinbarungen sein werde.*

3.1 In seinem Vorbericht hatte der RH der KUG und der MDW empfohlen, die Entwicklungspläne um Strategien und Maßnahmen zur Nachwuchspflege zu ergänzen. Insbesondere hatte er angeregt, Entscheidungen über die Aufgaben der Vorbereitungslehrgänge, über den Umfang des Leistungsangebots und mögliche Finanzierungsquellen zu treffen sowie Qualitätsstandards und Maßnahmen zu deren Einhaltung zu definieren.

(1) Wie der RH nunmehr feststellte, legten an der KUG bereits die Entwicklungspläne 2006 bis 2009 sowie insbesondere 2009 bis 2012 und die entsprechenden Studienpläne für die Vorbereitungslehrgänge sowie den Hochbegabtenlehrgang (siehe TZ 4) Aufgaben bzw. Ziele fest und bestimmten für letzteren eine Kostenpflicht. Zur Qualitätssicherung waren – neben den allgemein geltenden Qualitätssicherungsmaßnahmen (z.B. Evaluierungen) – für beide Lehrgänge jährliche kommissionelle Prüfungen vorgesehen.

(2) An der MDW thematisierte der ab 2010 gültige Entwicklungsplan nunmehr die Förderung der Nachwuchspflege als besonderes Anliegen der Universität und verwies auf bereits getroffene Maßnahmen. Rahmenbedingungen (Ziele, Leistungsangebot etc.) und Qualitätsstandards legten weiters – ähnlich wie an der KUG – die Studienpläne fest, auf denen der Hochbegabtenkurs (siehe TZ 4) sowie die neu gestalteten Vorbereitungslehrgänge basierten.

3.2 Die KUG wie auch die MDW setzten die Empfehlung des RH vollständig um; die Entwicklungspläne sowie die Studienpläne beider Universitäten enthielten die vom RH angeregten Maßnahmen.

Studiendauer

4.1 In seinem Vorbericht hatte der RH aufgezeigt, dass die Studienpläne der KUG und der MDW für Klavier und Violine eine Studiendauer bis zu acht (KUG) bzw. zehn (MDW) Jahren (mit der Möglichkeit der Verlängerung) zugelassen hatten¹⁾; ferner hatte der RH festgestellt, dass die tatsächliche Studiendauer zum Teil deutlich darüber hinausging. Er hatte daher empfohlen, die Studiendauer von Vorbereitungslehrgängen grundsätzlich auf einen Zeitraum von höchstens vier Jahren zu begrenzen.

¹⁾ Die diesbezüglichen Studienpläne des Mozarteums sahen damals wie auch zur Zeit der Follow-up-Überprüfung keine in Studienjahren/Semestern ausgedrückte maximale Studiendauer vor.

Der RH stellte nunmehr fest, dass

(1) an der KUG die Nachwuchspflege im Instrumentalbereich ab dem Studienjahr 2008/2009 einer vollständigen Neugestaltung unterzogen worden war. Die Dauer der Vorbereitungslehrgänge war mit drei Jahren (in bestimmten Fällen höchstens vier Jahren) begrenzt und für die Frühförderung ein kostenpflichtiger Hochbegabtenlehrgang eingerichtet. Die Studienpläne sahen für beide Lehrgänge jährliche kommissionelle Leistungsüberprüfungen vor;

(2) die MDW die Vorbereitungslehrgänge im Instrumentalbereich bereits im Studienjahr 2007/2008 einer tief greifenden Reform unterzog und hierzu entsprechende Studienpläne ausarbeitete. Die Lehrgänge wurden auf zwei Jahre (in bestimmten Fällen verlängerbar) begrenzt und inhaltlich deutlich erweitert. Für die Frühförderung richtete die MDW einen kostenpflichtigen Kurs für Hochbegabte ein, in dessen Verlauf jährliche Leistungsüberprüfungen bzw. -feststellungen vorgesehen waren (siehe TZ 6).

4.2 Sowohl die KUG als auch die MDW setzten die Empfehlung des RH vollständig um. Gegenüber der MDW wies der RH allerdings darauf hin, dass im Studienplan nicht zweifelsfrei definiert war, ob die Ausnahmeregelung für die Lehrgangsdauer und/oder das Höchstalter galt. Der RH empfahl daher, die Vorschriften entsprechend zu präzisieren.

Um die Wirksamkeit der Neugestaltung der Nachwuchsförderung sicherzustellen, empfahl er, dass die nächsten Entwicklungspläne beider Universitäten (ab 2013) entsprechende Evaluierungen vorsehen sollten.

- 4.3** *Laut Stellungnahme der MDW würden Formulierungen zur Präzisierung der Lehrgangsdauer und der Verlängerungsmöglichkeit diskutiert.*

Die KUG und die MDW sagten zu, in den nächsten Entwicklungsplänen entsprechende Evaluierungsmaßnahmen vorzusehen.

Aufzeichnungen über Lehrtätigkeit

- 5.1** In seinem Vorbericht hatte der RH empfohlen, von den Lehrenden schriftliche Aufzeichnungen über die von ihnen abgehaltenen Lehr-einheiten einzufordern und diese von der Universitätsleitung in Ver-folgung ihrer Dienstaufsicht stichprobenweise auf ihre Plausibilität zu überprüfen.

Der RH stellte nunmehr fest, dass

(1) die Lehrenden an der KUG aufgrund allgemeiner Dienstanweisungen verpflichtet waren, über die von ihnen abgehaltenen Unterrichtseinheiten (bzw. über die Zeiten der Einbringung dieser bei Entfall) Aufzeichnungen zu führen. Das Rektorat forderte allerdings von sich aus diese Aufzeichnungen nur in konkreten Anlassfällen, nicht aber generell ein. Die KUG verwies hinsichtlich weiterer qualitätssichernder Maßnahmen auf die Evaluierung von Lehrveranstaltungen;

(2) an der MDW weder eine Aufzeichnungspflicht bestand noch das Rektorat stichprobenweise überprüfte, ob die Leistungen tatsächlich erbracht worden waren. Nach Ansicht der MDW würden die im Rahmen der Dienstaufsicht von den Institutsleitungen durchgeführten Kontrollen, die regelmäßigen öffentlichen Leistungsfeststellungen durch Konzerte und Prüfungen, die elektronisch gestützte Abgeltung der Lehre, die geplante umfassende Evaluierung der Lehre etc. eine hinreichende Übersicht über allfällig bestehende Mängel gewährleisten.

- 5.2** (1) Die KUG setzte die Empfehlung des RH teilweise um. Die Universitätsleitung sollte, auch wenn eine vom RH veranlasste und vom zuständigen Vizerektor durchgeführte Stichprobenüberprüfung im Ergebnis positiv war, künftig die Plausibilität der Aufzeichnungen stichprobenweise überprüfen, um die Wirksamkeit der diesbezüglichen Dienstanweisungen sicherzustellen.

(2) Die MDW setzte die Empfehlung des RH nicht um. Eine sorgfältige Wahrnehmung der Dienstaufsicht sowie eine regelmäßige und hinreichend aussagekräftige Evaluierung der Lehrenden können eine Aufzeichnungspflicht bzw. eine Plausibilitätskontrolle durch das Rektorat nicht ersetzen. Der RH empfahl der MDW daher erneut, die Lehrenden zur Führung schriftlicher Aufzeichnungen über die abgehaltenen Lehr-

Aufzeichnungen über Lehrtätigkeit

einheiten zu verpflichten und eine stichprobenweise Plausibilitätsüberprüfung durch die Universitätsleitung durchzuführen.

- 5.3** *Laut Stellungnahme der KUG wäre es effizienter, die Wirksamkeit der Dienstanweisungen anlassbezogen aufgrund allfälliger bei den Evaluierungen evident gewordener Unregelmäßigkeiten zu überprüfen.*

Die MDW wies darauf hin, dass angesichts der Größe der Universität und des hochkomplexen Studienbetriebs mit mehr als 7.000 Lehrveranstaltungen pro Semester die lückenlose schriftliche Aufzeichnung der abgehaltenen Lehreinheiten aufgrund der dafür notwendigen Ressourcen nachteilige Auswirkungen auf den Lehrbetrieb entfalten würde. Neben den gesetzlich normierten höchst umfangreichen Berichtspflichten würde die zusätzliche Einführung eines umfassenden Aufzeichnungssystems die vorhandenen begrenzten Ressourcen der MDW verstärkt von den ursächlichen Aufgaben der Universität abziehen.

- 5.4** Gegenüber der KUG anerkannte der RH, dass die anlassbezogene Reaktion auf die Ergebnisse von Evaluierungen der Lehrveranstaltungen zweckmäßig war. Diese Evaluierungen waren aber zumindest in den vergangenen Jahren nicht so durchgängig erfolgt, dass sie eine regelmäßige Kontrolle anhand repräsentativer Stichproben ersetzen könnten. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung.

Bezüglich der Ausführungen der MDW war für den RH – schon im Hinblick auf die an der KUG in diesem Zusammenhang getroffenen Feststellungen – nicht nachvollziehbar, weshalb die Aufzeichnung abgehaltener Lehreinheiten besonders zeit- bzw. arbeitsaufwendig sein sollte; vielmehr erscheint diese gerade bei einer umfangreichen Lehrbelastung unerlässlich. Aus Sicht des RH müssten diese Aufzeichnungen lediglich für einen Dritten leicht und eindeutig nachvollziehbar, jedoch nicht notwendigerweise gleichartig oder IT-gestützt sein. Der RH verblieb daher bei seiner Empfehlung nach einer Aufzeichnungspflicht und einer stichprobenweisen Plausibilitätsüberprüfung durch die Universitätsleitung.

Leistungsüberprüfungen

6.1 In seinem Vorbericht hatte der RH der MDW und dem Mozarteum empfohlen, regelmäßige, hohen Anforderungen genügende Leistungsüberprüfungen¹⁾ durch fachkundige Kommissionen durchzuführen, um auch im Verlauf des Vorbereitungslehrgangs eine notwendige qualitative Selektion zu gewährleisten.

¹⁾ Die nachfolgenden Feststellungen des RH bezogen sich auf die Vorbereitungslehrgänge im Instrumentalbereich, weil diese sowohl an der MDW (Sommersemester 2009: 65 %) als auch am Mozarteum (Sommersemester 2009: 86 %) die weitaus überwiegenden Studienbelegungen aufwiesen.

Der RH stellte nunmehr fest, dass

(1) die MDW sowohl für den Besuch des Hochbegabtenkurses als auch der Vorbereitungslehrgänge eine kommissionelle Eignungsprüfung vorsah. Ferner bestand im Bereich der Frühförderung die Verpflichtung zu (jährlichen) kommissionellen Leistungsfeststellungen und darüber hinaus zu einer alle zwei Jahre stattfindenden Zwischenprüfung vor einem Prüfungssenat. Diese waren jedoch in den Studienjahren 2007/2008 und 2008/2009 nicht durchgängig erfolgt;

(2) am Mozarteum²⁾ nunmehr vorgesehen war, im IT-gestützten Studienverwaltungssystem die Fortsetzung des Studiums in einem Vorbereitungslehrgang an die Vorlage des Leistungsnachweises zu binden. Der RH stellte – bei beispielhaft ausgewählten Fällen – fest, dass jedenfalls seit dem Studienjahr 2007/2008 kommissionelle Leistungsüberprüfungen grundsätzlich regelmäßig erfolgten; manche waren jedoch in der für Studien- und Prüfungsmanagement zuständigen Abteilung nicht entsprechend dokumentiert.

²⁾ Regelmäßige Leistungsüberprüfungen waren schon zur Zeit der vorangegangenen Gebarungsüberprüfung vorgesehen, aber nur lückenhaft erfolgt.

6.2 (1) Die MDW setzte die Empfehlung des RH weitgehend um. Sie begrenzte einerseits die Vorbereitungslehrgänge generell auf zwei Jahre und sah andererseits im vorgelagerten Hochbegabtenkurs regelmäßige Leistungskontrollen vor. Der RH empfahl aber, die Fortsetzung des Hochbegabtenkurses an die Durchführung der studienplanmäßigen Leistungsfeststellungen bzw. -überprüfungen und die rechtzeitige Beitragszahlung zu knüpfen.

(2) Das Mozarteum setzte die Empfehlung des RH vollständig um. Der RH empfahl aber aus Gründen der Transparenz und Nachvollziehbarkeit, künftig im Rahmen des Studienverwaltungssystems die Fortsetzung des Vorbereitungslehrgangs ausnahmslos an eine standardisierte Dokumentation der kommissionellen Leistungsüberprüfung zu binden.

- 6.3** *Laut Stellungnahme der MDW würden im laufenden Studienjahr die vorgesehenen Leistungsüberprüfungen lückenlos vorgenommen. Die Empfehlung, die Fortsetzung des Hochbegabtenkurses an die Durchführung der Leistungsüberprüfungen und die rechtzeitige Beitragszahlung zu knüpfen, werde diskutiert und bei der weiteren Umsetzung entsprechend berücksichtigt.*

Das Mozarteum sagte die Umsetzung der Empfehlung zu.

Kooperationen zur Frühförderung

- 7.1** In seinem Vorbericht hatte der RH empfohlen, hinsichtlich einer notwendigen Frühförderung Kooperationen mit anderen Trägern musikalischer Ausbildung (Musikschulen, Konservatorien) zu suchen bzw. solche entsprechend zu vertiefen.

An der KUG stellte der RH nunmehr fest, dass hinsichtlich der Begabtenförderung laufende Kooperationen mit dem Johann-Joseph-Fux-Konservatorium und einzelnen steirischen Musikschulen bestanden. Lehrende der KUG stellten dabei z.B. ihre Expertise bei der Auswahl bzw. hinsichtlich weiterer Entwicklungsmöglichkeiten besonders förderungswürdiger Studierender/Schüler zur Verfügung und unterrichteten diese fallweise auch.

- 7.2** Die KUG setzte die Empfehlung des RH damit vollständig um.

Schlussbemerkungen/Schlussempfehlungen

- 8** Aus dem Vorbericht Reihe Bund 2007/2 wurden jeweils vier Empfehlungen überprüft, die an die Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien ergingen sowie jeweils eine Empfehlung an die Universität Mozarteum Salzburg und das damalige BMBWK. Der RH stellte fest, dass die Universität für Musik und darstellende Kunst Graz drei vollständig und eine teilweise, die Universität für Musik und darstellende Kunst Wien zwei Empfehlungen vollständig, eine teilweise und eine weitere nicht sowie die Universität Mozarteum Salzburg bzw. das BMBWK die jeweils überprüfte Empfehlung vollständig umgesetzt hatten. Er hob die nachfolgenden Empfehlungen hervor.



Schlussbemerkungen/
Schlussempfehlungen



Vorbereitungslehrgänge;
Follow-up-Überprüfung

Universitäten für
Musik und darstel-
lende Kunst Graz
und Wien

(1) Um die Wirksamkeit der Neugestaltung der Nachwuchsförderung sicherzustellen, sollten die nächsten Entwicklungspläne der Universitäten für Musik und darstellende Kunst Graz und Wien (ab 2013) entsprechende Evaluierungen vorsehen. (TZ 4)

Universität für Musik
und darstellende
Kunst Graz

(2) Hinsichtlich der Aufzeichnungen von abgehaltenen Lehreinheiten durch die Lehrenden sollte die Universitätsleitung künftig stichprobenweise die Plausibilität der Aufzeichnungen überprüfen, um die Wirksamkeit der diesbezüglichen Dienstanweisungen sicherzustellen. (TZ 5)

Universität für Musik
und darstellende
Kunst Wien

(3) Die Lehrenden sollten zur Führung schriftlicher Aufzeichnungen über die abgehaltenen Lehreinheiten verpflichtet werden; ihre Plausibilität wäre stichprobenweise durch die Universitätsleitung zu überprüfen. (TZ 5)

(4) Die Fortsetzung des Hochbegabtenkurses wäre an die Durchführung der studienplanmäßigen Leistungsfeststellungen bzw. -überprüfungen und die rechtzeitige Beitragszahlung zu knüpfen. (TZ 6)

(5) Da im Studienplan für den Instrumentalbereich nicht zweifelsfrei definiert war, ob die Ausnahmeregelung für die Lehrgangsdauer und/oder das Höchstalter galt, wären die Vorschriften entsprechend zu präzisieren. (TZ 4)

Universität
Mozarteum Salzburg

(6) Aus Gründen der Transparenz und Nachvollziehbarkeit sollte künftig im Rahmen des Studienverwaltungssystems die Fortsetzung des Vorbereitungslehrgangs ausnahmslos an eine standardisierte Dokumentation der kommissionellen Leistungsüberprüfung gebunden werden. (TZ 6)



Schlussbemerkungen/ Schlussempfehlungen

BMWF

(7) Bei der von der Universität Mozarteum Salzburg erst durchzuführenden Umgestaltung der Vorbereitungslehrgänge wäre nachdrücklich auf die Berücksichtigung der Empfehlungen des RH zu achten. (TZ 2)

Wien, im Juni 2010

Der Präsident:

Dr. Josef Moser

**Bisher erschienen:**

- Reihe Bund 2010/1 Bericht des Rechnungshofes
- Interne Revisionen in ausgegliederten Rechtsträgern des Bundes
 - Arbeitsmarktservice Österreich, Service für Unternehmen – Key Account Management
 - GIG Grundstücks- und Infrastruktur Besitz AG
 - Auswirkungen der Personalhoheit auf die Gesamtkostensituation der Universität Wien und der Wirtschaftsuniversität Wien
 - Fachhochschulwesen
- Reihe Bund 2010/2 Bericht des Rechnungshofes
- Umsetzung des PPP-Konzessionsmodells Ostregion, Paket 1
 - Investitionen in die Tunnelsicherheit
 - Sicherheitsforschungsprogramm KIRAS
 - Verleih von Sammlungsgut durch Bundesmuseen
 - Arbeitnehmerveranlagung; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2010/3 Bericht des Rechnungshofes
- Vollzug des Pflegegeldes
 - Unfallchirurgische Versorgung der Landeshauptstadt Linz; Follow-up-Überprüfung
 - Staatsanwaltschaft Wien
 - Einheitliche Betriebsprämie; Teilnahme an einer Prüfung des Europäischen Rechnungshofes
 - Sonderpreisangebote der ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft
- Reihe Bund 2010/4 Bericht des Rechnungshofes
- Assistenzeinsatz des Bundesheeres im Grenzgebiet
 - Reisegebührenvorschrift des Bundes und zentrale Reiseorganisation
 - Bundesanstalt Statistik Austria; Follow-up-Überprüfung
 - Jährliche Zusammenfassungen der Prüfungen und Erklärungen an die Europäische Kommission
 - Österreichische Botschaft in Budapest; Follow-up-Überprüfung
 - IT-Projekt Personalmanagement-NEU
 - Finanzprokuratur; Follow-up-Überprüfung
- Reihe Bund 2010/5 Bericht des Rechnungshofes
- Teilbereiche der Gesundheitsreform 2005 mit Länderaspekten in Tirol und Wien
 - Fusion der Pensionsversicherungsanstalten der Arbeiter und der Angestellten; Follow-up-Überprüfung
 - VERBUND-Austrian Hydro Power AG: Pumpspeicherkraftwerk Limberg II
 - ÖBB: Langsamfahrstellen

Reihe Bund 2010/6

Bericht des Rechnungshofes

- Verkehrsanbindung und Stadtentwicklung Hauptbahnhof Wien
- Kasernen- und Liegenschaftsverkäufe durch die SIVBEG
- Polizei-Notruf
- Labortarife bei ausgewählten Krankenversicherungsträgern

